

**Eröffnungsansprache des Generalsekretärs
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

Auf ihrer Frühjahrssitzung 1988 hatte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einen Entwurf für ein Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt gebilligt und beschlossen, diesen Entwurf einer Konferenz zur Genehmigung vorzulegen, zu der die Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und das Grossherzogtum Luxemburg eingeladen würden.

Sie hatte ihren Präsidenten gebeten, diese Konferenz nach Strassburg, dem Sitz der Zentralkommission einzuberufen. Heute habe ich deshalb das Vergnügen, im Palais du Rhin die Vertreter der Bundesrepublik Deutschland, Belgiens, Frankreichs, des Grossherzogtums Luxemburg, der Niederlande und der Schweiz sowie, als Beobachter, die Vertreter der internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt, der IBU, der OCTI, der ESO, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und des Europarates begrüßen zu dürfen.

Es sei kurz daran erinnert, dass die Arbeiten zu diesem Übereinkommen seit mehreren Jahren in der Zentralkommission und ihren zuständigen Ausschüssen aktiv vorangebracht wurden. Meine Anerkennung gilt in diesem Zusammenhang der Kompromissbereitschaft der Delegationen und der erfolgreichen Präsidentschaft der Herren SENGPIEL und MULLER im Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht bei den Beratungen, die zu dem Text geführt haben, welcher heute der Konferenz vorliegt.

Im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war bereits ein CLN-Übereinkommen ausgearbeitet worden. Dieses Übereinkommen, das nur von einem einzigen Land (UdSSR) ratifiziert wurde, war vermutlich schon nach seiner Fertigstellung bereits überholt, vor allem durch die Entwicklung auf dem Gebiet der Haftungsbeschränkung in der Seeschifffahrt. Deshalb schien es vor allem auf Grund bestehender Analogien zwischen dem See- und dem Binnenschifffahrtsrecht angeraten, ein neues für die westeuropäischen Staaten bestimmtes Übereinkommen in Anlehnung an das Londoner Übereinkommen von 1976 über die Seeforderungen auszuarbeiten.

Der Entwurf für ein Strassburger Übereinkommen übernimmt das System des moderneren Seerechts, das den heutigen Konzeptionen des Haftungsrechts eher gerecht wird. Das Sekretariat erläutert in seiner Aufzeichnung, welche Bestimmungen speziell für die Binnenschifffahrt getroffen wurden und damit von den für das Seeschifffahrtsrecht beschlossenen Lösungen abweichen.

Das Strassburger Übereinkommen hat den Vorteil, dass es aus harmonisierten Bestimmungen für die Haftungsbeschränkung der Eigentümer von Binnenschiffen besteht, die Geschädigten und Gläubigern eine wirkliche Entschädigung gewährleisten und den Schiffseignern die Sicherheit bieten, dass Gläubiger ihre Ansprüche nur gegen das Vermögen geltend machen können, für das der Fonds errichtet wurde, und dass Beschlagnahmen oder Ansprüche wegen derselben Forderungen in anderen Staaten ausgeschlossen sind.

Angesichts der Vorteile, die das Übereinkommen für die betroffenen Parteien bietet, ist es mein Wunsch, dass die Konferenz das ihm vorgelegte Übereinkommen genehmigt.

Damit die Konferenz mit der Untersuchung beginnen kann, schlage ich gemäss Punkt 2 der Tagesordnung vor, dass sie zur Wahl ihres Präsidenten und Vizepräsidenten schreitet.