

**Allocution d'ouverture du Secrétaire Général
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

Lors de sa session de printemps 1988, la Commission Centrale pour la navigation du Rhin avait approuvé un projet de Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure et décidé de soumettre ce projet à l'adoption d'une Conférence à laquelle seraient invités les Etats Contractants à la Convention révisée pour la navigation du Rhin et le Grand Duché de Luxembourg.

Elle a par ailleurs demandé à son Président de réunir ladite Conférence à Strasbourg, au siège de la Commission Centrale. C'est ainsi que j'ai le plaisir aujourd'hui d'accueillir, au Palais du Rhin, les Représentants de la République fédérale d'Allemagne, de la Belgique, de la France, du Grand Duché de Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse, ainsi qu'à titre d'observateurs, les Représentants du Consortium International de la navigation rhénane, de l'UINF, de l'OCTI, de l'OEB, de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, du Conseil de l'Europe.

Je rappelle que les travaux d'élaboration de la Convention ont été menés activement dans le cadre de la Commission Centrale et de ses Comités compétents depuis plusieurs années. Je voudrais à cet égard rendre hommage à l'esprit de compromis manifesté à cette occasion par les délégations et à la manière efficace dont les Présidents respectifs du Comité du droit fluvial, MM. SENGPIEL et MULLER ont conduit les travaux qui ont abouti au texte présenté aujourd'hui à la Conférence.

Une Convention CLN avait déjà été élaborée dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies. Cette Convention qui n'a été ratifiée que par un seul pays (l'URSS) était sans doute déjà dépassée dès sa rédaction, en particulier par l'évolution intervenue en matière de limitation de responsabilité dans le domaine de la navigation maritime. Aussi est-il apparu approprié, en raison notamment des similitudes existant entre la navigation maritime et la navigation fluviale, de reprendre la rédaction d'une nouvelle Convention s'appliquant en la matière aux Etats de l'Europe occidentale, en se basant sur la Convention de Londres de 1976 sur les créances maritimes.

Le projet de Convention de Strasbourg reprend le système du droit maritime plus moderne, car correspondant aux conceptions actuelles du droit en matière de limitation de responsabilité. L'exposé du Secrétariat retrace les dispositions spécifiques à la navigation intérieure qui divergent des solutions adoptées en droit maritime.

Le mérite de la Convention de Strasbourg est qu'elle constituera un ensemble des dispositions harmonisées en matière de limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure qui donnera aux victimes et aux créanciers concernés la garantie d'une indemnisation réelle et aux propriétaires de bateaux l'assurance que les créanciers ne poursuivront pas leurs créances sur d'autres biens que ceux pour lesquels le fonds a été constitué et enfin qu'aucune saisie ou action ne sera intentée dans d'autres Etats pour ces mêmes créances.

Du fait des avantages qu'elle comporte pour les parties concernées, mon souhait sera que la Conférence adopte la Convention qui lui est soumise.

Afin qu'elle puisse procéder à son examen et conformément au point 2) de l'ordre du jour, je propose que la Conférence procède à l'élection de son Président et de son vice-Président.