

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

24 FÉVRIER 1959.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé à Genève, le 21 mai 1954.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation a pour but de régler les problèmes que pose la diversité des législations et réglementations relatives aux conditions de travail auxquelles sont soumis les bateliers rhénans. Il intéresse la France, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et la Belgique.

Il fut élaboré en même temps qu'un Accord sur la sécurité sociale des bateliers rhénans ⁽¹⁾ au cours d'une « Conférence tripartite spéciale de la Batellerie rhénane » qui tint deux sessions en novembre et décembre 1949 sous l'égide de l'Organisation internationale du Travail. La Commission centrale pour la Navigation du Rhin participa à ces travaux préparatoires.

Les deux Accords furent adoptés à Paris, le 27 juillet 1950, au cours d'une conférence intergouvernementale et signés à Genève, le 10 octobre 1950, par les plénipotentiaires des gouvernements intéressés.

Mais tandis que l'Accord sur la sécurité sociale allait être rapidement ratifié par tous les pays intéressés, le Gouvernement suisse se fit l'écho des objections que rencontrait le présent Accord dans les milieux suisses intéressés à la navigation rhénane.

Le Conseil Fédéral suisse craignait en effet la concurrence que pourraient faire aux armateurs suisses les bateliers propriétaires qui conduisent eux-mêmes leur bateau, et qui échappaient à la plupart des dispositions de cet Accord.

(1) Approuvé par la loi du 11 février 1953, *Moniteur Belge* du 19 avril 1953.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

24 FEBRUARI 1959.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden, ondertekend te Genève op 21 mei 1954.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het Verdrag dat de Regering de eer heeft aan uw goedkeuring voor te leggen, beoogt de vraagstukken te regelen die gesteld worden door de verscheidenheid van de wetgevingen en reglementeringen betreffende de arbeidsvoorwaarden, waaraan de Rijnvarenden onderworpen zijn. De bij dit Verdrag belanghebbende landen zijn : de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en België.

Het werd samen met een Verdrag betreffende de sociale zekerheid van de Rijnvarenden ⁽¹⁾ opgemaakt tijdens een « Bijzondere driedelige Conferentie van de Rijnvaart » welke in november en december 1949 onder de bescherming van de Internationale Arbeidsorganisatie twee zittingen hield. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart nam aan deze voorbereidende werkzaamheden deel.

Beide Verdragen werden op 27 juli 1950 tijdens een intergouvernementele conferentie, te Parijs goedgekeurd en op 10 oktober 1950, door de gevolmachtigden van de betrokken regeringen te Genève ondertekend.

Terwijl het Verdrag betreffende de sociale zekerheid door al de belanghebbende landen spoedig zou bekrachtigd worden, bracht de Zwitserse Regering de bezwaren naar voren welke in de Zwitserse milieu's die bij de Rijnvaart belang hebben, tegen dit Verdrag geopperd werden.

Inderdaad, de Zwitserse Bondsraad vreesde de concurrentie welke de Zwitserse reders zouden kunnen ondervinden vanwege de schippers-eigenaars die zelf hun schip besturen en op wie de meeste bepalingen van dit Verdrag niet zouden toegepast worden.

(1) Goedgekeurd bij de wet van 11 februari 1953, *Belgisch Staatsblad* van 19 april 1953.

A la demande du Conseil Fédéral suisse, compte tenu des objections ainsi formulées, l'Accord fut revu au cours d'une nouvelle session de la conférence tripartite spéciale qui se tint à Genève, du 18 au 22 janvier 1954; un Accord amendé fut signé à Genève, le 21 mai 1954, par les représentants des gouvernements intéressés.

La ratification de l'Accord par notre pays entraînera certaines adaptations de la législation ou de la pratique nationale. S'il est vrai que l'Accord ne contient que des normes minima et ne porte pas préjudice aux dispositions plus favorables aux travailleurs contenues dans la législation belge; par contre, certaines de ces normes ne sont pas prévues par la législation belge pour les bateliers propriétaires qui conduisent eux-mêmes leur bateau et pour les salariés. C'est la raison pour laquelle il a paru opportun au Gouvernement de le soumettre pour avis à la Commission nationale paritaire de la Batellerie, et d'avertir également les milieux de la navigation rhénane des conséquences de la ratification de l'Accord.

Les intéressés se sont montrés disposés à conclure, en ce qui concerne les bateliers salariés, une Convention collective portant sur les questions qui ne font pas déjà l'objet d'une disposition législative ou réglementaire conforme au texte de l'Accord. Une première convention collective a été conclue dans ce but le 7 mars 1956, au sein de la Commission nationale paritaire de la Batellerie. Elle ne donne encore qu'imparfaitement suite aux dispositions de l'Accord et devra, comme nous le verrons, être complétée à certains égards.

L'approbation de l'Accord aura également pour effet de rendre applicables certaines de ses dispositions aux bateliers propriétaires qui conduisent eux-mêmes leur bateau; or, ceux-ci ne sont jusqu'à présent pas soumis à des obligations de cet ordre.

Le Gouvernement estime que la ratification de l'Accord aura pour effet de les y soumettre, *de plano*, sans qu'il soit nécessaire de demander au Parlement le vote d'une loi spéciale.

* *

Le titre I définit le champ d'application de l'Accord et notamment les personnes auxquelles il s'applique.

Il importe de rappeler qu'aux termes de l'article 3, certaines des dispositions de l'Accord qui, en principe ne concerne que les bateliers salariés, y compris le capitaine ou le conducteur, sont également applicables aux bateliers artisans: il s'agit des titres II: «Composition des équipages»; III: «Repos de nuit en cours de navigation»; VI: «Jours fériés» et VII: «Repos hebdomadaire».

Le titre II précise que la composition des équipages doit être suffisante pour assurer la sécurité de la navigation et donner effet aux dispositions de l'Accord. Cette disposition s'applique tant aux bateaux à bord desquels navigue du personnel salarié qu'aux bateaux manœuvrés par leur propriétaire. L'arrêté du Régent du 30 avril 1948 ⁽¹⁾ complété par l'arrêté royal du 26 février 1955 ⁽²⁾ et approuvant le Règlement de visite des bâtiments et radeaux du Rhin, règle l'effectif des équipages dans le but d'assurer la sécurité de la navigation.

Le titre III traite du repos de nuit en cours de navigation.

⁽¹⁾ *Moniteur Belge* du 30 mai 1948.

⁽²⁾ *Moniteur Belge* du 27 février 1955.

Op verzoek van de Zwitserse Bondsraad, nadat de aldus geopperde bezwaren in aanmerking werden genomen, werd het Verdrag herzien tijdens een nieuwe zitting van de bijzondere driedelige Conferentie, die van 18 tot 22 januari 1954 te Genève gehouden werd; een verbeterd Verdrag werd op 21 mei 1954 door de vertegenwoordigers van de belanghebbende regeringen te Genève ondertekend.

Ingevolge de bekrachtiging van het Verdrag door ons land zullen sommige aanpassingen van de wetgeving of van de nationale gewoonten noodzakelijk zijn. Indien het Verdrag weliswaar slecht minimumnormen bevat en geen afbreuk doet aan de voor de arbeiders meer gunstige bepalingen van de Belgische wetgeving, worden daarentegen sommige van deze normen bij de Belgische wetgeving niet voorzien voor de schipperseigenaars die zelf hun schip besturen en voor de werknemers. Daarom achtte de Regering het gepast het aan het advies van het Nationaal Paritair Comité van de Binnenscheepvaart voor te leggen en de Rijnvaartkringen in kennis te stellen van de gevolgen van de bekrachtiging van het Verdrag.

De belanghebbenden waren bereid, ten opzichte van de schepelingen een collectieve overeenkomst te sluiten omtrent die aangelegenheden welke nog niet geregeld werden bij een wettelijke of reglementaire bepaling in overeenstemming met de tekst van het Verdrag. Het Nationaal Paritair Comité van de Binnenscheepvaart heeft met die bedoeling op 7 maart 1956 een eerste collectieve overeenkomst gesloten. Ten opzichte van de bepalingen van het Verdrag schenkt deze nog geen volledige voldoening en zal ze zoals wij zullen vaststellen, op bepaalde gebieden moeten worden aangevuld.

Ingevolge de goedkeuring van het Verdrag zullen ook sommige van de bepalingen ervan toepasselijk worden op de schippers-eigenaars die zelf hun schip besturen; welnu, tot nog toe waren dezen tot dergelijke verplichtingen niet gehouden.

De Regering is van mening dat zij ingevolge de bekrachtiging van het Verdrag, er *de plano* aan zullen onderworpen zijn zonder dat de goedkeuring van een bijzondere wet door het Parlement vereist zal zijn.

* *

Titel I bepaalt de werkingsfeer van het Verdrag en onder meer de personen die er aan onderworpen zijn.

Het is nodig er aan te herinneren dat luidens artikel 3 sommige van de bepalingen van het Verdrag dat, in beginsel, enkel de schepelingen met inbegrip van de kapitein of de stuurman betreft, eveneens van toepassing zijn op de eigenaren: het gaat om titel II: «Samenstelling van de bemanningen»; III: «Nachtrust tijdens de vaart»; VI: «Feestdagen» en VII: «Wekelijkse rustdag».

Titel II bepaalt nader dat de samenstelling van de bemanningen voldoende moet zijn om de veiligheid van de vaart te verzekeren en uitvoering te geven aan het bepaalde in dit Verdrag. Deze bepaling is zowel van toepassing op de schepen aan boord waarvan schepelingen werkzaam zijn als op de schepen die door hun eigenaar bestuurd worden. Het besluit van de Regent van 30 april 1948 ⁽¹⁾, zoals aangevuld bij het koninklijk besluit van 26 februari 1955 ⁽²⁾ houdende goedkeuring van het Reglement betreffende het onderzoek van vaartuigen en vlotten die de Rijn bevaren, regelt het aantal bemanningsleden ten einde de veiligheid van de vaart te verzekeren.

In titel III wordt over de nachtrust tijdens de vaart gehandeld.

⁽¹⁾ *Belgisch Staatsblad* van 30 mei 1948.

⁽²⁾ *Belgisch Staatsblad* van 27 februari 1955.

La loi belge du 14 juin 1921 instituant la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures n'est pas applicable aux entreprises de transport par eau. Ces entreprises sont néanmoins soumises aux dispositions de la loi sur le travail des femmes et des enfants. Aux termes de cette dernière loi les femmes salariées sans distinction d'âge et les enfants de moins de 18 ans doivent jouir d'un repos de nuit de 11 heures consécutives, comprenant obligatoirement l'intervalle entre 10 heures du soir et 5 heures du matin. Il est d'autre part signalé que l'arrêté royal du 26 février 1955 précité limite à 8 heures la durée du travail journalier des femmes salariées.

Par ailleurs, la convention collective précitée du 17 mars 1956 reproduit in extenso le titre III de l'Accord.

Jusqu'à présent, les bateliers artisans et leur famille n'étaient soumis à aucune restriction légale en ce qui concerne la navigation nocturne.

La ratification de l'Accord les soumet désormais à ces dispositions.

Le titre IV règle la durée du travail des bateliers salariés au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux.

L'article 9 consacre le principe de la journée des 8 heures et de la semaine des 48 heures; la limite journalière peut être prolongée jusqu'à 12 heures, lorsqu'au cours d'une même journée un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison. Dans ce cas, les heures affectées au chargement ou au déchargement qui dépassent 8 heures sont considérées comme des heures supplémentaires.

Cette question est réglée pour le chargement et le déchargement des bateaux en Belgique par l'arrêté royal du 29 juillet 1952 ⁽¹⁾ fixant les indemnités et compensations pour chargement ou déchargement des bateaux d'intérieur accomplis pendant la nuit, le dimanche ou un jour férié légal, ou pendant plus de 8 heures. Toutefois, cette réglementation n'impose aucune limite à la durée elle-même du travail; elle se borne à fixer le montant des indemnités qui devront être payées lorsque le travail dépasse 8 heures ou se situe avant 6 heures du matin ou après 20 heures.

La durée journalière du travail des femmes de moins de 21 ans et des enfants de moins de 16 ans ne peut, en aucun cas, dépasser 10 heures par jour, en vertu de l'article 6 des lois coordonnées sur le travail des femmes et des enfants.

D'autre part, la Convention collective précitée conclue au sein de la Commission paritaire nationale de la Batellerie, prévoit l'octroi d'indemnités pour les opérations de chargement et de déchargement effectuées à l'étranger, en dehors des limites d'une journée de travail ordinaire de 8 heures ou exécutées avant 7 heures du matin ou après 19 heures.

Le titre V est consacré à la compensation des heures supplémentaires effectuées par les bateliers salariés (art. 11 à 13). Les taux de compensation sont prescrits par la législation nationale ou déterminés par convention collective (art. 14-1). Les conventions collectives peuvent prévoir une compensation qui consistera en une exemption correspondante de service et de présence à bord (art. 14-2).

L'article 14 de la convention collective précitée prévoit un repos compensatoire ou, à défaut, des indemnités, lorsque le repos de nuit est réduit, conformément à l'article 8 de l'Accord.

De même, la convention collective prévoit des indemnités en cas d'heures supplémentaires effectuées lors du chargement ou du déchargement du bateau.

⁽¹⁾ *Moniteur Belge* du 7 août 1952.

De Belgische wet van 14 juni 1921 tot invoering van de achturedag en de 48-urenweek is niet van toepassing op de ondernemingen voor vervoer te water. De bepalingen van de wet betreffende de vrouwen- en kinderenarbeid zijn evenwel op deze ondernemingen toepasselijk. Luidens laatstgenoemde wet moeten de werknemers zonder onderscheid van leeftijd, en de kinderen van minder dan 18 jaar een nachtrust van 11 achtereenvolgende uren genieten, waarin de tijdspanne tussen 10 uur 's avonds en 5 uur 's morgens verplicht begrepen is. Er wordt overigens opgemerkt dat de duur van de arbeidsdag van de werknemers bij voormeld koninklijk besluit van 26 januari 1955 tot 8 uur beperkt is.

Anderzijds wordt in voormelde collectieve overeenkomst van 17 maart 1956 titel III van het Verdrag in extenso vermeld.

Op de schippers-eigenaren en hun gezin was tot nog toe geen enkele wettelijke beperking in verband met de vaart tijdens de nacht opgelegd.

Ingevolge de bekrachtiging van het Verdrag zijn deze bepalingen voortaan op hen toepasselijk.

Titel IV regelt de arbeidsduur van de schepelingen in de haven en op de laad- en losplaatsen.

Artikel 9 bevestigt het beginsel van de achturedag en de 48-urenweek; de arbeidsduur mag tot 12 uren per dag verlengd worden, indien een schip in de loop van dezelfde dag vaart en zijn lading laadt of lost. In dit geval worden de laad- en losuren boven de 8 uren als overuren beschouwd.

Deze aangelegenheid wordt voor het laden en lossen van de schepen in België geregeld bij het koninklijk besluit van 29 juni 1952 ⁽¹⁾ tot vaststelling van de vergoedingen en compensaties voor het laden en lossen van binnenschepen, uitgevoerd 's nachts, 's zondags of op een wettelijke feestdag of gedurende meer dan 8 uren. Bij deze reglementering wordt echter geen grens aan de eigenlijke arbeidsduur opgelegd; zij stelt alleen het bedrag vast van de vergoedingen die zullen moeten worden betaald wanneer de arbeid langer dan acht uren duurt of vóór 6 uur 's morgens dan wel na 20 uur geschiedt.

Krachtens artikel 6 van de geordende wetten betreffende de vrouwen- en kinderenarbeid mag de arbeidsdag van de vrouwen van minder dan 21 jaar en van de kinderen van minder dan 16 jaar, in geen enkel geval, 10 uren per dag overtreffen.

Aan de andere kant voorziet voornoemde collectieve overeenkomst die in het Nationaal Paritair Comité van de Binnenscheepvaart gesloten werd, in de toekenning van vergoedingen voor het laden en het lossen in het buitenland, buiten de grenzen van een gewone 8-urenarbeidsdag of wanneer vóór 7 uur 's morgens of na 19 uur geschiedt.

In titel V wordt gehandeld over de vergoeding van de door de schepelingen geleverde overuren (art. 11 tot 13). De hoogte voor de vergoedingen wordt bij de nationale wetgeving voorgeschreven of bij een collectieve overeenkomst vastgesteld (art. 14-1). De collectieve overeenkomsten kunnen voorzien in een vergoeding die bestaat in een overeenkomstige vrijstelling van dienst en van aanwezigheid aan boord (art. 14-2).

Artikel 14 van voornoemde collectieve overeenkomst voorziet in een inhaalrusttijd of, bij ontstentenis, in vergoedingen, wanneer de nachtrust overeenkomstig artikel 8 van het Verdrag verkort wordt.

Zo voorziet de collectieve overeenkomst eveneens in vergoedingen voor de overuren die bij het laden of het lossen van het schip gepresteerd worden.

⁽¹⁾ *Belgisch Staatsblad* van 7 augustus 1952.

Le titre VI, relatif aux jours fériés prévoit que, sauf dans les cas énoncés à l'article 8, a, chaque batelier rhénan a droit à un repos pendant 7 jours fériés au moins par an, à fixer par chaque pays contractant parmi les 8 jours énumérés dans l'article 15. Les patrons bateliers bénéficient également de ces dispositions. Les heures de travail effectuées par des bateliers salariés pendant ces journées sont considérées comme des heures supplémentaires et donnent lieu à une compensation, comme prévu à l'article 14 de l'Accord.

La législation belge satisfait aux normes prescrites par l'article 15 de l'Accord en ce qui concerne les bateliers salariés.

En effet, lorsque le batelier est occupé au travail un jour férié, il bénéficie d'un repos compensatoire ou d'une indemnité suivant les termes de l'arrêté du Régent du 22 juin 1949, rendant obligatoire une décision du 30 décembre 1947 de la Commission nationale paritaire de la Batellerie instituant le repos dominical pour les travailleurs liés par un contrat d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure (1). Aucune disposition légale n'impose le repos durant 7 jours fériés aux bateliers propriétaires.

Le titre VII relatif au repos hebdomadaire prescrit l'octroi d'une journée de repos pour 6 jours de travail (art. 16-1) en précisant au surplus que les journées de repos hebdomadaire doivent autant que possible comprendre 26 dimanches par an (art. 16-3). Cet article est applicable aux patrons bateliers comme aux salariés.

La loi belge sur le repos du dimanche n'est pas applicable aux entreprises de transport par eau, mais l'arrêté du Régent du 22 juin 1949 déjà mentionné ci-dessus a interdit le travail le dimanche aux bateliers salariés, sauf dans des cas exceptionnels. Le travail éventuellement effectué le dimanche donne droit à un jour de repos compensatoire, à accorder endéans les 30 jours suivant le dimanche. Sur ce point, l'arrêté est plus strict que l'Accord, puisque ce dernier stipule que le jour de repos compensatoire doit être accordé dans un laps de temps de trois mois au plus. Cependant, le champ d'application de l'Accord est plus étendu, puisque les dispositions du titre VII sont également applicables aux patrons bateliers qui ne sont pas soumis à la législation belge.

Par ailleurs, aucune disposition belge ne donne suite à l'article 16, alinéa 2, de l'Accord, une convention collective devrait donc intervenir à cet égard.

Le titre VIII se rapporte au régime des vacances annuelles: la durée des vacances et les conditions d'octroi (art. 18); les droits des travailleurs lorsque le contrat prend fin (art. 19); les interruptions qui ne peuvent être considérées comme jours de congé (art. 20); le pécule de vacances (art. 21).

En comparant les dispositions de l'Accord avec celles de la législation belge sur les vacances annuelles, actuellement applicables aux bateliers salariés, on constate certaines différences. Il y aurait donc lieu de compléter sur ce point les dispositions internes.

L'Accord ne fait aucune distinction quant à l'âge des travailleurs et prévoit pour 12 mois de service 12 jours de vacances.

Pour une même période de prestations les lois belges accordent également 12 jours de vacances; pour les jeunes travailleurs de moins de 18 ans les vacances comportent 18 jours.

Efin signalons que la législation belge donne droit à un double pécule de vacances pour les 6 premiers jours de celles-ci; quant à l'accord il ne prévoit qu'un simple pécule de vacances.

(1) *Moniteur Belge* des 4-5 juillet 1949.

Titel VI betreffende de feestdagen bepaalt dat behoudens in de gevallen vermeld in artikel 8, a, ieder Rijnvarende niet gehouden is te werken op minstens 7 feestdagen per jaar, welke door elke Verdragsluitende Staat uit de in artikel 15 opgesomde acht dagen naar keuze moeten vastgesteld worden. De schippers-eigenaars genieten eveneens van deze bepalingen. De uren waarop door de schepelingen op deze dagen gewerkt is, worden als overuren beschouwd, en moeten vergoed worden overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van het Verdrag.

De Belgische wetgeving voldoet aan de bij artikel 15 van het Verdrag ten opzichte van de schepelingen voorgeschreven normen.

Inderdaad, wanneer de schipper op een feestdag werkt, heeft hij recht op inhaalrusttijd of op een vergoeding overeenkomstig de bepalingen van het besluit van de Regent van 25 juni 1949 waarbij een beslissing van het Nationaal Paritair Comité voor de Binnenscheepvaart van 30 december 1947 algemeen verbindend wordt verklaard en die de zondagrust invoert voor de werknemers gebonden door een arbeidsovereenkomst voor binnenschippers (1). Er bestaat geen enkele wettelijke bepaling die de schippers-eigenaars er toe verplicht op 7 feestdagen te rusten.

Titel VII betreffende de wekelijkse rustdag voorziet in de toekenning van een rustdag voor zes arbeidsdagen (art. 16-1) en bepaalt bovendien dat de wekelijkse rustdagen zoveel mogelijk 26 zondagen per jaar zouden bevatten (art. 16-3). Dit artikel is toepasselijk zowel op de schippers-eigenaars als op de schepelingen.

De Belgische wet betreffende de zondagrast is niet toepasselijk op de ondernemingen voor vervoer te water, maar bij het besluit van de Regent van 22 juli 1949 waarvan hierboven reeds gewag gemaakt werd, is de arbeid op zondag, behoudens in uitzonderlijke gevallen, voor de schepelingen verboden. De eventuele zondagsarbeid geeft recht op een inhaalrustdag welke binnen 30 dagen na bedoelde zondag moet toegekend worden. Het besluit is op dit gebied strenger dan het Verdrag vermits dit laatste bepaalt dat de inhaalrustdag binnen een termijn van ten hoogste 3 maanden moet toegekend worden. De werksfeer van het Verdrag is evenwel ruimer vermits de bepalingen van Titel VII eveneens gelden voor de schippers-eigenaars op wie de Belgische wetgeving niet toepasselijk is.

Overigens geeft geen enkele Belgische bepaling gevolg aan artikel 16, lid 2 van het Verdrag. Hieromtrent zou aldus een collectieve overeenkomst moeten gesloten worden.

Titel VIII betreft de jaarlijkse vacantieregeling: de duur van de vacantie en de toekenningsvoorwaarden (art. 18), de rechten van de werknemers wanneer de overeenkomst een einde neemt (art. 19), de arbeidsonderbrekingen welke niet als de vacantedagen kunnen beschouwd worden (art. 20), het vacatiegeld (art. 21).

Bij een vergelijking van de bepalingen van het Verdrag met die van de Belgische wetgeving betreffende de jaarlijkse vacantie, die thans op de schepelingen toepasselijk zijn, worden sommige verschillen vastgesteld. Op dit gebied zouden de interne bepalingen dus moeten aangevuld worden.

In het Verdrag wordt geen onderscheid gemaakt wat de leeftijd van de werknemers betreft, en er wordt voorzien in 12 vacantedagen voor twaalf maanden dienst.

Voor eenzelfde arbeidsperiode verlenen de Belgische wetten eveneens 12 dagen vakantie terwijl voor de jonge werknemers van minder dan 18 jaar de vacantie 18 dagen bedraagt.

Ten slotte zij er nog op gewezen dat krachtens de Belgische wetgeving voor de eerste zes dagen vacantie, dubbel vacatiegeld wordt uitgekeerd, voordeel waarin het Verdrag niet voorziet.

(1) *Belgisch Staatsblad* van 4-5 juli 1949.

La loi du 1^{er} avril 1936 sur les contrats d'engagement pour le service des bâtiments de navigation intérieure accordent par ailleurs aux bateliers 12 jours de congé, mais ne précise pas si ces jours de congé sont payés.

Le titre IX détermine les conditions dans lesquelles les bateliers rhénans ont droit à des allocations spéciales; tâches de surveillance pendant les jours fériés (art. 22) « indemnité de chaleur » au personnel occupé aux machines à vapeur pendant les mois de juin à septembre (art. 23).

Aucune indemnité spéciale n'est prévue dans notre réglementation belge pour les activités mentionnées aux articles 22 et 23.

Le titre X traite du règlement des différends qui s'élèveront éventuellement entre deux ou plusieurs pays contractants concernant l'interprétation ou l'application de l'Accord : négociation directe et en cas d'échec, soumission du différend à un organe arbitral institué à cet effet (art. 24).

Le titre XI n'appelle aucun commentaire particulier. Il fixe les mesures appropriées à prendre pour donner effet au présent Accord (art. 25, 1), les pouvoirs de contrôle de chaque pays contractant (art. 25, 2-3-4 et 5) et le Règlement des différends entre les employeurs et les bateliers rhénans (art. 26).

Le titre XII prévoit l'institution d'une commission tripartite qui a pour mission d'établir chaque année un rapport contenant ses observations sur les rapports des différents gouvernements concernant l'application de l'Accord (art. 27).

Le titre XIII contenant les dispositions finales n'appelle pas de commentaires. Il convient cependant de noter que l'Accord entrera en vigueur, aux termes de l'article 30, qu'après ratification par toutes les Parties contractantes. Au 15 mars 1956, il était ratifié par les Pays-Bas (4 avril 1955) et la Suisse (8 août 1955).

Tel est, Mesdames et Messieurs, l'objet de l'Accord sur les conditions de travail des bateliers rhénans, que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. WIGNY.

Le Ministre du Travail,

O. BEHOGNE.

Le Ministre des Communications,

P. W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

J. VAN OFFELEN.

Overigens wordt bij de wet van 1 april 1936 betreffende de arbeidsovereenkomst voor binnenschippers aan de schepelingen 12 vacantedagen toegekend, maar wordt er niet nader bepaald of voor deze dagen een loon wordt uitgekeerd.

Titel IX bepaalt de voorwaarden waaronder de Rijnvarenden recht hebben op bijzondere vergoedingen; vergoeding voor wacht diensten op feestdagen (art. 22) « hittetoeslag » voor het machinekamerpersoneel gedurende de maanden juni tot en met september (art. 23).

Onze Belgische reglementering voorziet in geen enkele bijzondere vergoeding voor de in artikelen 22 en 23 vermelde werkzaamheden.

In titel X wordt gehandeld over de regeling van geschillen die eventueel ontstaan tussen twee of meer der Verdragsluitende landen, in verband met de verklaring of de toepassing van het Verdrag : rechtstreekse onderhandeling en, in geval van mislukking, zal het geschil aan een daartoe ingesteld scheidsrechterlijk orgaan voorgelegd worden (art. 24).

Titel XI vergt geen bijzondere commentaar. Hier worden de gepaste maatregelen vastgesteld die moeten getroffen worden om aan dit Verdrag uitwerking te geven (art. 25, 1), de controlebevoegdheid van elk Verdragsluitend land (art. 25, 2-3-4 en 5) en de oplossing van de geschillen tussen werkgevers en Rijnvarenden (art. 26).

In titel XII wordt voorzien in de instelling van een driedelige commissie die jaarlijks een verslag moet opstellen, waarin haar opmerkingen omtrent de rapporten van de verschillende Regeringen betreffende de toepassing van het Verdrag vervat zijn (art. 27).

Titel XIII die de slotbepalingen omvat vergt geen commentaar. Nochtans moet er aangestipt worden dat luidens bepalingen van artikel 30, het Verdrag slechts na bekrachtiging door al de Verdragsluitende Partijen in werking zal treden. Op 15 maart 1956 was het bekrachtigd door Nederland (4 april 1955) en door Zwitserland (8 augustus 1955).

Dit is, Mevrouwen, Mijne Heren, het doel van het Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden dat de Regering de eer heeft U ter goedkeuring voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Arbeid,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 3 juin 1957, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé à Genève, le 21 mai 1954 », a donné le 12 juin 1957 l'avis suivant :

Le projet tend à l'approbation de l'Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé à Genève le 21 mai 1954.

Aux termes de l'article 68, deuxième alinéa, de la Constitution, cet Accord ne peut avoir effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres, puisqu'il contient à la fois des dispositions qui lient individuellement des Belges, qui restreignent la souveraineté en ce que la Belgique aliène le droit de se déterminer elle-même en cas de conflit relatif à l'exécution de l'Accord (art. 24), qui dérogent aux lois relatives à la compétence (art. 26) ou qui sont de nature à grever éventuellement l'Etat (art. 27).

..

Examinant la portée des dispositions de l'Accord, l'Exposé des Motifs établit une distinction entre les effets de celui-ci à l'égard des travailleurs salariés d'une part, et des bateliers propriétaires qui conduisent eux-mêmes leur bateau d'autre part.

Pour ce qui concerne les effets de l'approbation de l'Accord à l'égard des travailleurs salariés, il est relevé à juste titre que certaines dispositions n'ont pas d'équivalent en droit positif belge. Le Gouvernement envisage dès lors, soit de modifier la législation existante, soit de laisser à l'autonomie de la volonté des parties intéressées le soin d'assurer l'exécution de l'Accord par une convention collective, procédure prévue par l'article 25 de l'Accord.

Encore faudrait-il, pour respecter les engagements pris par la Belgique, que la convention collective envisagée assure pleinement l'exécution de l'Accord. Si tel n'était pas le cas, des dispositions légales ou réglementaires, suivant le cas, devraient pallier les lacunes des conventions conclues.

Quant aux bateliers propriétaires de leur bateau, l'Exposé des Motifs déclare que la ratification de l'Accord aura pour effet « de les soumettre de plano » aux dispositions qui les concernent sans qu'il soit nécessaire de provoquer le vote d'une loi spéciale à cet effet. Par ratification, il faut entendre ici l'approbation des Chambres.

Déjà douteux quant à son fondement en raison des termes de l'article 25, qui prévoit expressément l'intervention de mesures appropriées et notamment de conventions collectives, ce commentaire des effets de l'Accord perd de vue que celui-ci ne saurait, par lui-même, lier efficacement les propriétaires qui, à l'exclusion de salariés, conduisent eux-mêmes leur bateau avec l'assistance des membres de leur famille. A ceux-là en effet l'Accord impose bien davantage des obligations qu'il ne leur confère des droits.

Comme le fait ressortir l'Exposé des Motifs, le but des dispositions qui concernent ces personnes est, sauf pour celle du titre II, de mettre un frein à la concurrence que pourraient faire les bateliers propriétaires de leur bateau aux armateurs contraints de se conformer à l'égard des équipages aux normes de l'Accord.

Ces obligations risquent de demeurer lettre morte si elles ne sont pas énoncées avec précision et si elles ne sont pas assorties de mesures qui permettront d'en assurer l'exécution forcée lorsque cela sera nécessaire. Or cela, seule une loi peut le faire à moins qu'il ne soit jugé plus expédient d'en charger spécialement le Roi.

Le projet ne soulève pas d'autre observation.

La chambre était composée de
MM. :

F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président;
G. HOLOYE, conseiller d'Etat;
G. VAN BUNNEN, conseiller d'Etat;
P. COART-FRESART, assesseur de la section de législation;
P. ANSIAUX, assesseur de la section de législation;

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 3^e juni 1957 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvaardenden, ondertekend op 21 mei 1954, te Genève », heeft de 12^e juni 1957 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt tot goedkeuring van het op 21 mei 1954 te Genève ondertekende Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden der Rijnvaardenden.

Luidens artikel 68, tweede lid, van de Grondwet kan dit Verdrag eerst na goedkeuring door de Kamers gevolg hebben want het bevat tegelijk bepalingen die de Belgen persoonlijk binden, die de soevereiniteit beperken in zover België het recht prijsgeeft eigenmachtig te beslissen in geval van een naar aanleiding van de uitvoering van het Verdrag gerezen conflict (art. 24), die van de wetten betreffende de bevoegdheid afwijken (art. 26) of die van zodanige aard zijn dat zij de Staat kunnen bezwaren (art. 27).

..

Bij dit onderzoek van de strekking van de bepalingen van het Verdrag, maakt de Memorie van Toelichting een onderscheid tussen de gevolgen welke het, eensdeels voor de schepelingen en anderdeels voor de schippers-eigenaars die zelf hun schip besturen, zal hebben.

Wat de gevolgen van de goedkeuring van het Verdrag ten aanzien van de schepelingen betreft, wordt terecht opgemerkt dat sommige bepalingen geen equivalent in het Belgische positief recht hebben. De Regering neemt zich dan ook voor, hetzij de bestaande wetgeving te wijzigen, hetzij aan de wilsautonomie van betrokken partijen de zorg te laten, het Verdrag door een collectieve arbeidsovereenkomst te doen uitvoeren, een procedure die in artikel 25 van het Verdrag in uitzicht is gesteld.

Om de door België aangegane verbintenissen na te komen zou de voorgenomen collectieve arbeidsovereenkomst echter de uitvoering van het Verdrag volledig moeten waarborgen. Is dit niet zo dan zouden naar gelang van het geval, wets- of reglementsbepalingen in de leemten van de gesloten overeenkomsten moeten voorzien.

Over de schippers-eigenaars, zegt de Memorie van Toelichting dat zij ingevolge de bekrachtiging van het Verdrag, de plano aan de hen betreffende bepalingen onderworpen zullen zijn, zonder dat het Parlement daarom een bijzondere wet zal behoeven aan te nemen. Onder bekrachtiging dient hier de goedkeuring door de Kamers te worden verstaan.

Deze commentaar op de gevolgen van het Verdrag, waarvan de gegrondheid reeds twijfelachtig is gelet op de bewoordingen van artikel 25 dat uitdrukkelijk spreekt van « passende maatregelen en in het bijzonder van collectieve arbeidsovereenkomsten », verliest ook uit het oog dat het Verdrag op zichzelf onmogelijk een doeltreffende regeling kan zijn om eigenaars te binden die, met uitsluiting van schepelingen, hun schip met de hulp van leden van hun gezin besturen. Hun legt het Verdrag immers veel meer verplichtingen op dan het hun rechten verleent.

Zoals de Memorie van Toelichting erop wijst, zijn de bepalingen betreffende deze personen, behalve het bepaalde onder titel II, bedoeld om de concurrentie te keer te gaan welke schippers-eigenaars zouden kunnen aandoen aan reders die gedwongen zijn de voorschriften van het Verdrag tegenover hun bemanning in acht te nemen.

Deze verplichtingen lopen gevaar niet te worden toegepast indien men ze niet duidelijk formuleert en geen maatregelen voorschrijft die er de uitvoering desnoods van afdwingen. Dit is echter alleen met een wet mogelijk tenzij men het dienstiger zou achten dit speciaal aan de Koning op te dragen.

Andere opmerkingen zijn bij het ontwerp niet te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter;
G. HOLOYE, raadsheer van State;
G. VAN BUNNEN, raadsheer van State;
P. COART-FRESART, bijzitter van de afdeling wetgeving;
P. ANSIAUX, bijzitter van de afdeling wetgeving;

Madame :

J. DE KOSTER, *greffier adjoint, greffier.*

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F. LEPAGE. Le rapport a été présenté par M. L. DUCHATELET, substitut.

Le Greffier.

(s.) J. DE KOSTER.

Le Président.

(s.) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires Etrangères.

Le 17 juillet 1957.

Le Greffier du Conseil d'Etat.

Mevrouw :

J. DE KOSTER, *adjunct-greffier, greffier.*

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE. Het verslag werd uitgebracht door de H. L. DUCHATELET, substituit.

De Griffier.

(get.) J. DE KOSTER.

De Voorzitter.

(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 17^e juli 1957.*De Griffier van de Raad van State.*

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre du Travail et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre du Travail et Notre Ministre du Commerce extérieur, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

L'Accord concernant les conditions de travail des bateaux rhénans, signé à Genève, le 21 mai 1954, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 19 février 1959.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Arbeid en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Arbeid en Onze Minister van Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt.

Enig artikel.

Het Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvaarders, ondertekend op 21 mei 1954, te Genève, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 19 februari 1959.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Etrangères.**Le Ministre des Communications,**Le Ministre du Travail,**Le Ministre du Commerce Extérieur,*

P. WIGNY.

P. W. SEGERS.

O. BEHOGNE.

J. VAN OFFELEN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Buitenlandse Zaken,**De Minister van Verkeerswezen,**De Minister van Arbeid,**De Minister van Buitenlandse Handel,*

ACCORD CONCERNANT LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES BATELIERS RHÉNANS.

La République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse,

Ayant décidé de conclure un Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans et ayant, à cet effet, constitué leurs plénipotentiaires, dont les pleins pouvoirs ont été trouvés en bonne et due forme,

Ont adopté les dispositions suivantes :

TITRE I. — Champ d'application de l'Accord.

Art. 1.

1. Le présent Accord s'applique à bord de tous les bateaux affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises et admis à naviguer sur le Rhin en vertu de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, compte tenu des modifications ultérieurement apportées à cette Convention.

2. Le présent Accord ne s'applique pas à bord des bateaux suivants :

- a) bateaux employés exclusivement ou presque exclusivement dans les ports;
- b) bateaux dont le port en lourd est de moins de 15 tonnes, à l'exclusion des remorqueurs;
- c) bateaux à voiles;
- d) bateaux à passagers ne transportant pas plus de 5 tonnes de marchandises;
- e) bâtiments de mer;
- f) bateaux de pêche;
- g) bateaux visés au § 1 ci-dessus pendant un voyage entièrement extérieur à la navigation du Rhin.

Art. 2.

1. Sauf dispositions contraires énoncées ci-après, l'Accord vise toute personne membre de l'équipage des bateaux à bord desquels s'applique ledit Accord, ainsi que le capitaine ou le conducteur s'ils sont employés comme salariés.

2. Ces personnes sont désignées ci-après comme « bateliers rhénans ».

Art. 3.

1. Les titres IV, V, VIII et IX de cet Accord ne s'appliquent pas aux bateliers rhénans qui sont :

- a) propriétaires mentionnés sur le certificat de visite du bateau à bord duquel ils travaillent;
- b) les parents du propriétaire du bateau à bord duquel ils travaillent, à savoir le conjoint et les enfants, petits-enfants, père, mère, grands-parents, ainsi que leurs conjoints et alliés au même degré, pour autant qu'ils ne travaillent pas comme salariés.

2. Pour l'application du présent article, l'expression « propriétaire » signifie tout batelier rhénan qui possède au moins le quart du bateau ou qui possède une part quelconque à titre d'héritier.

Art. 4.

1. Les titres V, VII, VIII et IX du présent Accord ne sont pas applicables à bord de bateaux naviguant pendant la majeure partie du voyage sur d'autres voies navigables que le Rhin et n'utilisant le Rhin qu'au début ou à la fin de leur voyage.

2. Dans la mesure où les conventions collectives concernant les équipages des bateaux visés au § 1 de cet article contiennent des exceptions non prévues à l'article 8 du présent Accord, lesdites exceptions seront applicables.

VERDRAG BETREFFENDE DE ARBEIDSVOORWAARDEN VAN RIJNVARENDEN.

(Vertaling.)

De Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat,

Besloten hebbende een Verdrag te sluiten betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden en hiertoe hun gevolmachtigden benoemd hebbende, wier volmachten in goede en behoorlijke vorm zijn bevonden,

Hebben de volgende bepalingen aangenomen :

TITEL I. — Werkingssfeer van het Verdrag.

Art. 1.

1. Dit Verdrag is van toepassing aan boord van alle schepen welke gebruikt worden om met handelsdoeleinden goederen te vervoeren en welke toegelaten zijn tot de vaart op de Rijn krachtens artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Mannheim op 17 oktober 1868, met inachtneming van de later in die Acte aangebrachte wijzigingen.

2. Dit Verdrag is niet van toepassing aan boord van de volgende schepen :

- a) schepen, welke uitsluitend of bijna uitsluitend in de havens worden gebruikt;
- b) schepen met een laadvermogen van minder dan 15 ton, met uitzondering van sleepboten;
- c) zeilschepen;
- d) passagiersschepen, welke niet meer dan 5 ton goederen vervoeren;
- e) zeeschepen;
- f) vissersschepen;
- g) schepen, als bedoeld in lid 1 van dit artikel gedurende een reis, waarbij in het geheel niet op de Rijn wordt gevaren.

Art. 2.

1. Behoudens de hierna genoemde uitzonderingen, heeft dit Verdrag betrekking op elk lid van de bemanning van schepen aan boord waarvan dit Verdrag van toepassing is, alsmede op de kapitein of schipper, indien deze in loondienst werkzaam is.

2. Deze personen worden hierna aangeduid als « Rijnvarenden ».

Art. 3.

1. De titels IV, V, VIII en IX van dit Verdrag zijn niet van toepassing op Rijnvarenden, die zijn :

- a) eigenaren, genoemd in het certificaat van onderzoek van het schip, aan boord waarvan zij werkzaam zijn;
- b) de bloedverwanten van de eigenaar van het schip, aan boord waarvan zij werkzaam zijn, t.w. de echtgenote en de kinderen, kleinkinderen, vader, moeder, grootouders, alsmede hun echtgenoten en aanverwanten in dezelfde graad, voor zover niet in loondienst werkzaam zijnde.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder eigenaar verstaan elke Rijnvarende, die tenminste een vierde deel van het schip bezit of die enig deel als erfgenaam bezit.

Art. 4.

1. De titels V, VII, VIII en IX van dit Verdrag zijn niet van toepassing aan boord van schepen, welke gedurende het grootste gedeelte van de reis andere waterwegen dan de Rijn bevaren en de Rijn slechts bij het begin of aan het einde van hun reis gebruiken.

2. Voorzover de collectieve arbeidsovereenkomsten betreffende de bemanningen der in lid 1 van dit artikel bedoelde schepen uitzonderingen bevatten, die in artikel 8 van dit Verdrag niet zijn genoemd, zullen deze uitzonderingen van toepassing zijn.

Art. 5.

Rien, dans le présent Accord, ne pourra être considéré comme portant atteinte à toute disposition législative, toute coutume ou tout accord entre employeurs et travailleurs qui assure, à bord des bateaux ressortissant à un des pays contractants, des conditions plus favorables aux travailleurs que celles prévues dans cet Accord.

TITRE II. — Composition des équipages.

Art. 6.

Les équipages des bateaux à bord desquels s'applique le présent Accord doivent être suffisants pour qu'il soit possible :

- a) d'assurer la sécurité de la navigation;
- b) de donner effet aux dispositions du présent Accord.

TITRE III. — Repos de nuit en cours de navigation.

Art. 7.

1. En cours de navigation, les bateliers rhénans auront droit à une période de repos de nuit qui ne sera pas inférieure à :

- a) douze heures pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février;
- b) dix heures pendant les autres mois.

2. Les périodes de repos de nuit prescrites au paragraphe précédent devront s'intercaler entre 6 heures du soir et 8 heures du matin.

3. Il peut être prévu, par une convention collective nationale ou par la législation nationale, que le repos de nuit fixé au § 1 ci-dessus soit remplacé par un repos quotidien de même durée, dont cependant sept heures consécutives au moins doivent s'intercaler entre 8 heures du soir et 6 heures du matin.

Art. 8.

En dérogation aux dispositions de l'article 7 du présent Accord, la période de repos de nuit pourra être réduite :

- a) de deux heures au maximum en cas de transport de marchandises périssables;
- b) en vue de prévenir la détérioration de marchandises, mais seulement lorsque ces marchandises sont transportées à bord de bateaux remorqués isolément ou de bateaux automoteurs;
- c) du temps nécessaire au passage d'une écluse, ou de deux heures au maximum pour l'entrée ou l'arrivée dans les ports de Belgique et de Zélande exposés aux marées, ainsi que dans le port de Dordrecht en venant de Belgique ou de Zélande;
- d) en cas d'accident ou de secours, d'inondation, de tempête ou de danger soudain provenant de la glace;
- e) le jour d'arrivée au port de destination finale, à la condition que la durée du travail des hommes à bord ne se prolonge pas, ce jour-là, au-delà de 10 heures du soir;
- f) dans le cas où, en cours de voyage, il apparaît que la correspondance avec un bateau de mer pourrait être manquée;
- g) en cours de voyage en amont de Coblenz, en cas de baisse inopinée et rapide des eaux, et au maximum pour une nuit, en vue d'éviter l'allégement.

TITRE IV. — Durée du travail au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux.

Art. 9.

1. Lorsqu'un bateau se trouve au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, la durée du travail des bateliers rhénans se trouvant à bord de ce bateau est celle qui résulte de la réglementation locale.

2. Toutefois, la durée normale de travail ne devra pas dépasser quarante-huit heures par semaine et huit heures par jour, sous réserve des dérogations prévues par la réglementation locale.

Art. 10.

1. Lorsque, au cours d'une même journée, un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison, la durée totale du travail des bateliers rhénans ne dépassera pas douze heures, excepté lorsqu'il s'agit des heures prévues à l'article 13.

Art. 5.

Niets in dit Verdrag zal geacht worden inbreuk te maken op enige wettelijke bepaling, enig gebruik of enige overeenkomst tussen werkgevers en werknemers, welke aan boord van schepen, ingeschreven in het gebied van een van de Verdragsluitende Staten gunstiger arbeidsvoorwaarden aan de werknemers verzekert dan die in dit Verdrag bepaald.

TITEL II. — Samenstelling van de bemanningen.

Art. 6.

De bemanningen van schepen, aan boord waarvan dit Verdrag van toepassing is, moeten voldoende zijn om :

- a) de veiligheid van de vaart te verzekeren;
- b) uitvoering te geven aan het bepaalde in dit Verdrag.

TITEL III. — Nachtrust tijdens de vaart.

Art. 7.

1. Tijdens de vaart hebben de Rijnvarenden recht op een nachtrust, welke niet korter is dan :

- a) twaalf uren gedurende de maanden november, december, januari en februari;
- b) tien uren gedurende de andere maanden.

2. De nachtrust, voorgeschreven in het voorgaande lid, moet gelegen zijn tussen 6 uur des namiddags en 8 uur des voormiddags.

3. Bij landelijke collectieve arbeidsovereenkomst of bij nationale wetgeving kan worden voorzien, dat de nachtrust, vastgesteld in het eerste lid van dit artikel, wordt vervangen door een dagelijkse rusttijd van dezelfde duur, waarvan echter ten minste zeven achtereenvolgende uren moeten vallen tussen 8 uur des namiddags en 6 uur des voormiddags.

Art. 8.

In afwijking van het bepaalde in artikel 7 van dit Verdrag kan de nachtrust verkort worden :

- a) met ten hoogste twee uren, wanneer aan bederf onderhevige goederen worden vervoerd;
- b) ter voorkoming van bederf van goederen, doch slechts wanneer deze goederen worden vervoerd aan boord van schepen, welke afzonderlijk gesleept worden of aan boord van schepen met mechanische beweegkracht;
- c) met de tijd, nodig voor het schutten, of met ten hoogste twee uren voor het binnenvaren of aankomen in Belgische en Zeeuwse tijhavens, alsmede in de haven van Dordrecht, komende van België of van Zeeland;
- d) ingeval van ongeval of hulpverlening, overstroming, storm of plotseling ijsgevaar;
- e) op de dag van aankomst in de haven van eindbestemming, op voorwaarde dat de arbeid van de mannen aan boord op die dag niet wordt voortgezet na 10 uur des namiddags;
- f) ingeval tijdens de reis blijkt, dat de aansluiting met een zeeschip zou kunnen worden gemist;
- g) tijdens de reis boven Koblenz, ingeval van onvoorziene en snelle val van het water en voor ten hoogste één nacht, ten einde het lichten te vermijden.

TITEL IV. — Arbeidsduur in de haven en op de plaatsen waar de schepen geladen en gelost worden.

Art. 9.

1. Wanneer een schip zich in de haven of op enige andere laad- of losplaats bevindt, is de arbeidsduur van de Rijnvarenden, die aan boord van dit schip zijn, dezelfde als die, welke door de plaatselijke regelingen is voorgeschreven.

2. De normale arbeidsduur mag echter acht en veertig uren per week en acht uren per dag niet overschrijden, behoudens de in de plaatselijke regelingen voorziene afwijkingen.

Art. 10.

1. Wanneer een schip in de loop van dezelfde dag vaart en zijn lading laadt of lost, mag de totale arbeidsduur van de Rijnvarenden twaalf uren niet overschrijden, behalve wanneer het de in artikel 13 voorziene uren betreft.

2. Lorsque, au cours d'une même journée, un bateau navigue et charge ou décharge sa cargaison pendant plus de huit heures dans un ou plusieurs ports, les heures affectées au déchargement ou au déchargement qui dépassent huit heures seront considérées comme heures supplémentaires, étant entendu que la durée totale du travail ce jour-là ne dépassera pas douze heures.

3. Les arrêts à un ou plusieurs ports intermédiaires représentant au total moins de quatre heures dans la même journée seront considérés comme temps de navigation.

TITRE V. — Heures supplémentaires.

Art. 11.

Lorsque le repos de nuit prévu à l'article 7, § 1, aura été réduit en application des dispositions contenues à l'article 8, les heures ainsi réduites du repos de nuit seront considérées comme heures supplémentaires, pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14, § 1.

Art. 12.

Les heures effectuées au-delà des limites indiquées aux §§ 1 et 2 de l'article 9 seront considérées comme heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

Art. 13.

Lorsqu'un bateau se trouve au port ou en tout autre lieu de chargement ou de déchargement, les heures de travail effectuées entre 7 heures du soir et 6 heures du matin, ainsi que celles effectuées les dimanches et les jours fériés prévus à l'article 15 ou dans les conventions collectives affectant les bateliers rhénans intéressés, seront considérés comme des heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

Art. 14.

1. Le taux ou les taux de compensation pour les heures supplémentaires seront ceux prescrits par la législation nationale ou déterminés par convention collective.

2. Les conventions collectives pourront prévoir, au lieu d'un paiement en espèces, une compensation qui consistera en une exemption correspondante de service et de présence à bord.

TITRE VI. — Jours fériés.

Art. 15.

1. Sauf dans les cas énoncés aux alinéas b, d et f de l'article 8, aucun batelier rhénan ne sera tenu de travailler pendant sept jours fériés au moins, dans le cours d'une année; ces jours seront fixés par chaque pays contractant parmi les huit jours suivants : le jour de l'an, le dimanche et le lundi de Pâques, le 1^{er} mai, le dimanche et le lundi de la Pentecôte, le jour de Noël et le jour de la fête de saint Etienne (26 décembre).

2. Les heures de travail effectuées au cours de ces journées seront considérées comme des heures supplémentaires pour lesquelles les bateliers rhénans intéressés auront droit à une compensation conformément aux dispositions de l'article 14.

3. Les dispositions du § 1 du présent article ne s'appliquent pas, dans la période du 1^{er} mai au 30 septembre inclus, aux bateaux à passagers transportant au maximum cent tonnes de marchandises lorsqu'ils effectuent un service régulier.

TITRE VII. — Repos hebdomadaire.

Art. 16.

1. Tout batelier rhénan devra bénéficier, en moyenne, d'une journée de repos pour six jours de travail, accordée dans un laps de temps de trois mois au plus.

2. On entend par journée de repos une période de repos d'au moins vingt-quatre heures consécutives accordée immédiatement après une période de repos de nuit.

3. Les journées de repos hebdomadaire doivent comprendre autant que possible vingt-six dimanches par an.

2. Wanneer een schip in de loop van dezelfde dag vaart en zijn lading gedurende meer dan acht uren in een of meer havens laadt of lost, worden de laad- en losuren boven de acht uren als overwerk beschouwd, met dien verstande, dat de totale arbeidsduur op die dag twaalf uren niet mag overschrijden.

3. Het oponthoud in een of meer tussenhavens, dat in totaal minder dan vier uren op dezelfde dag bedraagt, wordt als vaartijd beschouwd.

TITEL V. — Overuren.

Art. 11.

Wanneer de nachtrust, bepaald in artikel 7, lid 1, verkort wordt door toepassing van het bepaalde in artikel 8, worden de uren, waarmee de nachtrust aldus verkort wordt, als overuren beschouwd, waarover de betrokken Rijnvaarders recht hebben op een vergoeding overeenkomstig het bepaalde in artikel 14, lid 1.

Art. 12.

De uren, waarop gewerkt is en die de in de leden 1 en 2 van artikel 9 aangegeven grenzen te boven gaan, worden geacht overuren te zijn, waarover de Rijnvaarders recht hebben op een vergoeding overeenkomstig het bepaalde in artikel 14.

Art. 13.

Wanneer een schip zich in de haven of op enige andere laad- of losplaats bevindt, worden de uren, waarop gewerkt is, tussen 7 uur des namiddags en 6 uur des voormiddags, alsmede die op Zondagen en op de feestdagen, genoemd in artikel 15 of in de collectieve arbeidsovereenkomsten geldend voor de betrokken Rijnvaarders, als overuren beschouwd, waarover de betrokken Rijnvaarders recht hebben op een vergoeding overeenkomstig het bepaalde in artikel 14.

Art. 14.

1. Het tarief of de tarieven voor de vergoeding voor de overuren zijn die, welke bij de nationale wettelijke regelingen zijn voorgeschreven of bij collectieve arbeidsovereenkomst zijn vastgesteld.

2. De collectieve arbeidsovereenkomsten kunnen, in plaats van een betaling in geld, voorzien in een vergoeding, welke bestaat in een overeenkomstige vrijstelling van dienst en van aanwezigheid aan boord.

TITEL VI. — Feestdagen.

Art. 15.

1. Behoudens in de gevallen genoemd in artikel 8 onder b, d en f, is een Rijnvarende, in de loop van een jaar, niet gehouden te werken op minstens zeven feestdagen, welke door elke Verdragsluitende Staat moeten worden vastgesteld naar keuze uit de volgende acht dagen : Nieuwjaarsdag, eerste en tweede Paasdag, 1 mei, eerste en tweede Pinksterdag en eerste en tweede Kerstdag.

2. De uren, waarop gewerkt is op die dagen, worden als overuren beschouwd, waarover de betrokken Rijnvaarders recht hebben op een vergoeding overeenkomstig het bepaalde in artikel 14.

3. Het bepaalde in lid 1 van dit artikel is niet van toepassing, van 1 mei tot en met 30 september, op passagiersschepen, welke ten hoogste honderd ton goederen vervoeren en welke een geregelde dienst onderhouden.

TITEL VII. — Wekelijkse rustdag.

Art. 16.

1. Een Rijnvarende moet gemiddeld voor elke zes werkdagen een rustdag genieten, welke verleend moet worden binnen een termijn van ten hoogste drie maanden.

2. Onder rustdag wordt verstaan een rustperiode van ten minste vierentwintig achtereenvolgende uren, verleend onmiddellijk na de nachtrust.

3. Onder de wekelijkse rustdagen moeten voorzover mogelijk zesentwintig zondagen per jaar zijn.

Art. 17.

Si le contrat d'emploi est résilié, les jours de repos hebdomadaire seront accordés au cours de la période de préavis de résiliation de l'emploi.

TITRE VIII. — Congé annuel payé.

Art. 18.

1. Les bateliers rhénans auront droit à un congé annuel payé d'au moins un jour ouvrable par mois de service continu dans la même entreprise et à concurrence de douze jours ouvrables par an. Ce congé n'est exigible qu'après six mois de service.

2. Lorsque le congé dû est de six jours ou davantage, six jours de congé au minimum devront être accordés en une période continue.

Art. 19.

Les bateliers rhénans qui, avant d'avoir accompli six mois de service, terminent leur emploi dans des conditions légales ou qui sont congédiés sans qu'il y ait eu faute lourde de leur part auront droit à un jour ouvrable de congé payé pour chaque mois de service accompli.

Art. 20.

Ne peuvent être considérés comme jours de congé annuel payé :

- a) les interruptions de service dues à la maladie ou à un accident;
- b) les périodes de service militaire obligatoire;
- c) les jours de voyage d'aller et retour au domicile si, à la demande de l'employeur, le congé annuel n'est pas pris en une période continue.

Art. 21.

1. Tout batelier rhénan prenant son congé annuel payé aura droit à sa rémunération habituelle pendant toute la durée du congé.

2. La rémunération habituelle payable conformément au paragraphe précédent sera calculée de la manière qui sera prescrite par la législation nationale, ou déterminée par convention collective.

TITRE IX. — Allocations spéciales.

Art. 22.

Les bateliers rhénans demeurés à bord pour des tâches de surveillance auront droit, indépendamment du congé compensatoire auquel ils peuvent prétendre de ce fait, à une allocation spéciale lorsque cette surveillance aura été accomplie un des jours fériés prévus à l'article 15 ou dans les conventions collectives affectant les bateliers rhénans intéressés.

Art. 23.

Durant les mois de juin à septembre inclusivement, le personnel des machines à vapeur recevra une indemnité appropriée de chaleur.

TITRE X. — Interprétation de l'Accord.

Art. 24.

1. Tout différend venant à s'élever entre deux ou plusieurs pays contractants concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera résolu par voie de négociation directe entre les gouvernements intéressés.

2. Si le différend ne peut être ainsi résolu dans un délai de trois mois à dater du début de la négociation, il sera soumis à un organe arbitral permanent comprenant un membre désigné par chacun des pays contractants; cet organe arbitral sera institué dans un délai de trois mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord et il établira sa propre procédure.

3. Les décisions de l'organe arbitral seront prises conformément aux principes fondamentaux et à l'esprit du présent Accord. Elles seront obligatoires.

Art. 17.

Indien de arbeidsovereenkomst wordt opgezegd, worden de wekelijkse rustdagen verleend gedurende de opzeggingstermijn van de arbeidsovereenkomst.

TITEL VIII. — Jaarlijkse vakantie met behoud van loon.

Art. 18.

1. De Rijnvaardenden hebben recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon van ten minste één werkdag per maand ononderbroken dienst in dezelfde onderneming tot een beloop van twaalf werkdagen per jaar. Deze vakantie is slechts opelsbaar na zes maanden dienst.

2. Wanneer de vakantie, waarop de Rijnvarende recht heeft, zes dagen of meer bedraagt, moeten ten minste zes vacantedagen achtereenlopend worden verleend.

Art. 19.

De Rijnvaardenden, die alvorens zes maanden dienst te hebben verricht hun betrekking op rechtmatige wijze beëindigen of wie ontslag wordt verleend zonder dat er sprake is van grove schuld hunnerzijds, hebben recht op één werkdag vakantie met behoud van loon voor elke maand dienst, welke zij hebben verricht.

Art. 20.

Als jaarlijkse vacantedagen met behoud van loon worden niet beschouwd :

- a) onderbrekingen van de dienst wegens ziekte of ongeval;
- b) de tijd doorgebracht in verplichte militaire dienst;
- c) de reisdagen naar en van de woonplaats, indien de jaarlijkse vakantie, op verzoek van de werkgever, niet achtereenlopend wordt genomen.

Art. 21.

1. Een Rijnvarende, die zijn jaarlijkse vakantie met behoud van loon neemt, heeft recht op zijn gebruikelijke beloning tijdens de duur van zijn vakantie.

2. De overeenkomstig het voorgaande lid te betalen gebruikelijke beloning wordt berekend op de bij nationale wettelijke regeling voorgeschreven of bij collectieve arbeidsovereenkomst bepaalde wijze.

TITEL IX. — Bijzondere toelagen.

Art. 22.

De voor bewakingsdoeleinden aan boord gebleven Rijnvarende hebben behalve op het compenserende verlof, waarop zij uit dien hoofde aanspraak kunnen maken, recht op een bijzondere vergoeding indien deze wacht dienst verricht wordt op een der feestdagen, aangegeven in artikel 15 of in collectieve arbeidsovereenkomsten, van toepassing op deze Rijnvaardenden.

Art. 23.

Gedurende de maanden juni tot en met september ontvangt het machinekamer personeel van stoomschepen een passende hittetoeslag.

TITEL X. — Uitlegging van het Verdrag.

Art. 24.

1. Elk geschil, dat ontstaat tussen twee of meer der Verdragsluitende Staten, betreffende de uitlegging of de toepassing van dit Verdrag, zal door rechtstreekse onderhandelingen tussen de daarbij betrokken regeringen worden opgelost.

2. Indien het geschil niet op deze wijze kan worden opgelost binnen een termijn van drie maanden, te rekenen van het begin der onderhandelingen af, zal het aan een permanent scheidsrechterlijk orgaan, waarin een door elk der Verdragsluitende Staten aangewezen lid zitting heeft, worden voorgelegd. Dit scheidsrechterlijk orgaan zal binnen een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop dit Verdrag in werking treedt, worden ingesteld; het zal zijn eigen procedure vaststellen.

3. De beslissingen van het scheidsrechterlijk orgaan zullen in overeenstemming met de grondbeginselen en de geest van dit Verdrag worden genomen. Zij zullen bindend zijn.

TITRE XI. — Application de l'Accord.

Art. 25.

1. Dans chaque pays contractant et à bord de tous les bateaux auxquels s'applique le présent Accord et appartenant à des compagnies de navigation ou à des particuliers dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire du pays en question, il sera donné effet audit Accord par toutes mesures appropriées et notamment au moyen de conventions collectives. Si un particulier ne possède pas de siège d'exploitation sur le territoire du pays en question, son domicile en tiendra lieu aux fins d'application du présent article.

2. Chaque pays contractant peut contrôler l'application de l'Accord, à l'intérieur de son territoire et sans distinction de pavillon ou de nationalité, à bord de tous les bateaux auxquels s'applique l'Accord.

3. Si une infraction aux dispositions de l'Accord est constatée sur le territoire d'un pays contractant, par les autorités de ce territoire, à bord d'un bateau appartenant à une compagnie de navigation ou à un particulier ayant le siège de son entreprise dans un autre pays contractant, les autorités qui ont constaté l'infraction en informeront immédiatement les autorités compétentes de l'autre pays, auxquelles il appartiendra de prendre les mesures appropriées.

4. Chaque pays contractant peut conclure des arrangements particuliers avec un autre pays contractant aux fins de se faire prêter les bons offices des autorités de ce dernier pays pour la constatation ou l'instruction d'infractions à bord d'un bateau se trouvant sur le territoire dudit pays et relevant de l'autre pays. Ces arrangements particuliers peuvent prévoir que les autorités en question agiront dans l'un des cas suivants ou dans plusieurs d'entre eux :

- a) lorsqu'une requête est présentée par le pays dont relève le bateau;
- b) lorsqu'une requête est présentée par un batelier rhénan du bateau en question ou par un syndicat;
- c) lorsqu'une requête est présentée par un employeur ou une organisation d'employeurs.

5. Le gouvernement d'un pays contractant non riverain sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise d'une compagnie de navigation ou d'un particulier qui dispose d'un siège subsidiaire sur le territoire d'un pays contractant riverain ou de la Belgique pourra conclure des arrangements avec le Gouvernement de ce pays, afin que celui-ci se substitue partiellement ou totalement à lui dans le contrôle de l'application du présent Accord.

Art. 26.

A moins qu'il n'en soit décidé autrement par convention collective ou par contrat de travail individuel, les différends qui pourraient survenir entre employeurs et bateliers rhénans, quelle que soit la nationalité du batelier, seront réglés de la manière suivante :

a) (i) Lorsque l'employeur est une compagnie de navigation ou un armateur ayant son siège d'exploitation dans un pays riverain du Rhin ou en Belgique, le différend sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant sur le territoire duquel se trouve ce siège d'exploitation :

(ii) Lorsque l'employeur est une compagnie de navigation ou un armateur ayant son siège dans l'un des pays contractants autre qu'un pays riverain ou la Belgique, mais possédant une succursale sur le territoire d'un de ces pays, le différend pourra être valablement soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant où se trouve cette succursale.

b) Lorsque l'employeur est un propriétaire exploitant lui-même son bateau, n'ayant ni siège d'exploitation ni succursale sur le territoire d'un des pays contractants dont il est ressortissant, le différend sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant sur le territoire duquel ce propriétaire a son domicile, et, s'il n'a pas de domicile sur le territoire d'un des pays contractants, sera soumis pour règlement à l'organe compétent du pays contractant dont il est ressortissant.

TITRE XII. — Commission tripartite et rapports annuels.

Art. 27.

1. (i) Il est institué une Commission tripartite comprenant pour chaque Etat contractant deux représentants du gouvernement, un représentant des employeurs intéressés, un représentant des bateliers rhénans. Le Bureau international du Travail participera aux travaux de la Commission tripartite.

TITEL XI. — Toepassing van het Verdrag.

Art. 25.

1. In elke Verdragsluitende Staat en aan boord van elk schip waarop dit Verdrag van toepassing is en dat toebehoort aan rederijen of aan particulieren, die hun hoofdkantoor op het grondgebied van de betrokken Staat hebben, zal aan dit Verdrag door alle passende maatregelen en in het bijzonder door middel van collectieve arbeidsovereenkomsten uitvoering worden gegeven. Indien een particulier geen hoofdkantoor bezit op het grondgebied van de betrokken Staat, wordt voor de toepassing van dit Verdrag zijn woonplaats als zodanig beschouwd.

2. Elke Verdragsluitende Staat mag de toepassing van dit Verdrag controleren binnen zijn grondgebied en zonder onderscheid van vlag of nationaliteit aan boord van alle schepen waarop dit Verdrag van toepassing is.

3. Indien er op het grondgebied van een Verdragsluitende Staat door de autoriteiten van die Staat aan boord van een schip, dat aan een in een andere Verdragsluitende Staat gevestigde rederij of particulier toebehoort, een overtreding van het bepaalde in dit Verdrag wordt vastgesteld, zullen de autoriteiten, die de overtreding vaststelden, daarvan onmiddellijk kennis geven aan de bevoegde autoriteiten van de andere Staat, die passende maatregelen moet nemen.

4. Elke Verdragsluitende Staat kan met een andere Verdragsluitende Staat bijzondere regelingen treffen, ten einde de bemiddeling van de autoriteiten van die Staat te verkrijgen voor de vaststelling of het onderzoek van overtredingen aan boord van een schip, dat zich op het grondgebied van die Staat bevindt en in de eerstbedoelde Staat thuisbehoort. Deze bijzondere regelingen kunnen bepalen, dat de betrokken autoriteiten zullen optreden in een of meer der volgende gevallen :

- a) wanneer een verzoek wordt gedaan door de Staat, waar het schip thuisbehoort;
- b) wanneer een verzoek wordt gedaan door een Rijnvarende aan boord van het betrokken schip of door een werknemersorganisatie;
- c) wanneer een verzoek wordt gedaan door een werkgever of door een organisatie van werkgevers.

5. De regering van een Verdragsluitende Staat, die geen Rijnsoeverstaat is en op wiens grondgebied een rederij of een particulier gevestigd is, die op het grondgebied van een Rijnsoeverstaat of van België over een bijkantoor beschikt, kan regelingen treffen met de regering van die Staat, opdat deze gedeeltelijk of geheel in de plaats van de eerstgenoemde Staat zou kunnen treden voor de controle op de naleving van dit Verdrag.

Art. 26.

Tenzij bij collectieve arbeidsovereenkomst of bij individuele arbeidsovereenkomst anders is bepaald, gelden ten aanzien van geschillen, gerezen tussen werkgevers en Rijnvarenden, ongeacht de nationaliteit van de Rijnvarende, de navolgende regelingen :

a) (i) Indien de werkgever een rederij of reder is, die haar, onderscheidenlijk zijn hoofdkantoor in een Rijnsoeverstaat of in België heeft, zal het geschil worden onderworpen aan de beslissing van het bevoegde orgaan van de Verdragsluitende Staat, op wiens grondgebied zich dat hoofdkantoor bevindt;

(ii) Indien de werkgever een rederij of reder is, die haar, onderscheidenlijk zijn hoofdkantoor heeft in een der Verdragsluitende Staten die niet is een Rijnsoeverstaat of België, doch een bijkantoor heeft op het grondgebied van een dezer Staten, kan het geschil op geldige wijze worden onderworpen aan de beslissing van het bevoegde orgaan van de Verdragsluitende Staat, waar dat bijkantoor is gevestigd.

b) Wanneer de werkgever een eigenaar is, die zijn schip zelf exploiteert en die niet beschikt over een hoofdkantoor of bijkantoor op het grondgebied van de Staat wiens onderdaan hij is en die partij is bij dit Verdrag, zal het geschil worden onderworpen aan de beslissing van het bevoegde orgaan van de Verdragsluitende Staat, op wiens grondgebied deze eigenaar zijn woonplaats heeft en indien hij geen woonplaats heeft op het grondgebied van een der Verdragsluitende Staten, zal het geschil worden onderworpen aan de beslissing van het bevoegde orgaan van de Verdragsluitende Staten, wiens onderdaan hij is.

TITEL XII. — Driedelige commissies en jaarrapporten.

Art. 27.

1. (i) Een Driedelige Commissie wordt ingesteld, waarin voor elke Verdragsluitende Staat twee regeringsvertegenwoordigers, een vertegenwoordiger van de betrokken werkgevers en een vertegenwoordiger van de Rijnvarenden zitting hebben. Het internationaal Arbeidsbureau neemt deel aan de werkzaamheden van de Driedelige Commissie.

(ii) Les représentants non gouvernementaux seront désignés par les gouvernements d'accord avec les organisations professionnelles les plus représentatives, soit des employeurs, soit des bateliers rhénans, auxquels s'applique le présent Accord.

2. Chaque pays contractant établira un rapport annuel concernant l'application de l'Accord à l'intérieur de son territoire et le soumettra à l'examen de la Commission tripartite.

3. La Commission tripartite établira chaque année un rapport contenant ses observations sur les rapports des gouvernements. Le rapport de la Commission tripartite sera communiqué à chacun des gouvernements contractants, au Bureau international du Travail et à la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

4. Le secrétariat général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin assumera le secrétariat de la Commission tripartite.

5. La Commission tripartite établira son règlement.

TITRE XIII. — Dispositions finales.

Art. 28.

Le présent Accord est ouvert à la signature des Etats représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Il sera soumis à ratification.

Art. 29.

Tout instrument de ratification du présent Accord sera déposé auprès du Directeur général du Bureau international du Travail, qui l'enregistrera et en notifiera la réception aux pays mentionnés à l'article 28.

Art. 30.

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel sera intervenu le dépôt du dernier instrument de ratification par toutes les parties contractantes riveraines du Rhin et par la Belgique. Pour chacun des autres Etats représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, il entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel son instrument de ratification aura été déposé.

Art. 31.

1. Le présent Accord est conclu pour une durée de trois ans. Il sera renouvelé ensuite d'année en année par tacite reconduction sous réserve du droit, pour chaque pays contractant, de le dénoncer par notification adressée au Directeur général du Bureau international du Travail. La dénonciation prendra effet un an après la réception de sa notification.

2. Si la dénonciation émane de l'une des parties contractantes riveraines du Rhin, ou de la Belgique, l'Accord cessera d'être applicable à toutes les autres parties à la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

Art. 32.

1. Le texte français du présent Accord en constitue le texte authentique. Il sera revêtu de la signature des parties contractantes et déposé aux archives du Bureau international du Travail.

2. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, une copie certifiée conforme en sera communiquée, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, au Secrétaire général des Nations Unies par le Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

3. Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera également une copie certifiée conforme à chacun des pays riverains du Rhin, à la Belgique, aux autres pays représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin et à ladite Commission.

4. Des traductions officielles en anglais, en allemand et en néerlandais seront établies par le Bureau international du Travail et communiquées aux pays intéressés.

Art. 33.

Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, toute ratification et toute dénonciation dont il aura reçu notification.

(ii) De niet-regeringsvertegenwoordigers worden benoemd door de regeringen in overeenstemming met de meest representatieve vakorganisaties, onderscheidelijk van de werkgevers en van de Rijnvaarders, op wie dit Verdrag van toepassing is.

2. Elke Verdragsluitende Staat stelt een jaarrapport op betreffende de toepassing van het Verdrag binnen zijn grondgebied en legt dit ter onderzoek aan de Driedelige Commissie voor.

3. De Driedelige Commissie stelt jaarlijks een rapport op bevattende haar opmerkingen omtrent de rapporten van de regeringen. Het rapport van de Driedelige Commissie zal worden gezonden aan elk der Verdragsluitende Regeringen, aan het Internationaal Arbeidsbureau en aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

4. Het secretariaat-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart belast zich met het secretariaat van de Driedelige Commissie.

5. De Driedelige Commissie zal haar reglement vaststellen.

TITEL XIII. — Slotbepalingen.

Art. 28.

De ondertekening van dit Verdrag staat open voor de Staten welke vertegenwoordigd zijn in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het zal aan bekrachtiging worden onderworpen.

Art. 29.

Elke bekrachtigingsoorkonde van dit Verdrag zal worden neergelegd bij de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau, die deze zal inschrijven en de ontvangst zal mededelen aan de Staten, genoemd in artikel 28.

Art. 30.

Dit Verdrag zal in werking treden op de eerste dag van de derde maand, volgende op die, waarin de laatste bekrachtigingsoorkonde van alle Verdragsluitende Rijnsoeverstaten en België zal zijn neergelegd. Voor elk der overige Staten, vertegenwoordigd in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zal het in werking treden de eerste dag van de derde maand volgende op die, waarin hij zijn bekrachtigingsoorkonde heeft neergelegd.

Art. 31.

1. Dit Verdrag wordt gesloten voor de duur van drie jaar. Het zal daarna van jaar tot jaar stilzwijgend verlengd worden, behoudens het recht van elke Verdragsluitende Staat op te zeggen door kennisgeving aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau. De opzegging wordt van kracht een jaar na ontvangst van de kennisgeving.

2. Indien de opzegging wordt gedaan door een der Verdragsluitende Rijnsoeverstaten of België, zal het Verdrag ophouden van toepassing te zijn op alle andere partijen van de datum af, waarop de opzegging van kracht wordt.

Art. 32.

1. De Franse tekst van dit Verdrag is de authentieke tekst en zal van de ondertekening van de Verdragsluitende Partijen worden voorzien en worden neergelegd in de archieven van het Internationaal Arbeidsbureau.

2. Zodra dit Verdrag van kracht is geworden, zal een gewaarmerkt afschrift daarvan, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, door de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau ter registratie worden toegezonden aan de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

3. De Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau zal eveneens een gewaarmerkt afschrift zenden aan elk der Rijnsoeverstaten en België, aan de andere landen vertegenwoordigd in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en aan deze Commissie.

4. Officiële vertalingen in het Engels, het Duits en het Nederlands zullen worden opgesteld door het Internationaal Arbeidsbureau en worden toegezonden aan de betrokken landen.

Art. 33.

Overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties, zal de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau aan de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties van elke bekrachtiging en elke opzegging, welke te zijner kennis zijn gebracht, ter registratie mededeling doen.

Fait à Genève, le 21 mai 1954, en deux exemplaires originaux en français.

En foi de quoi les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs respectifs, ont signé le présent Accord.

Pour la Belgique :

LEROY.

Pour la France :

E. LAMBERT.

Pour les Pays-Bas :

W. H. J. van ASCH van WIJCK.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

G. FEINE.
H. STEPHANY.

Pour la Suisse :

KAUFMANN.

Gedaan te Genève, heden den 21 mei 1954, in twee exemplaren in de Franse taal.

Ten blijke waarvan de Ondergetekenden, na hun onderscheiden volmachten te hebben overgelegd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Voor

LEROY.

Voor Frankrijk :

E. LAMBERT.

Voor Nederland :

W. H. J. van ASCH van WIJCK.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

G. FEINE.
H. STEPHANY.

Voor Zwitserland :

KAUFMANN.