

Verdrag, op 21 Mei 1954 te Genève tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek en de Zwitserse Bondsstaat gesloten, betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE
ZAKEN a. i. EN VAN DE MINISTER
ZONDER PORTEFEUILLE

No. 1

's-Gravenhage, 2 Februari 1955.

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen; 4 Februari 1955.

De wens, dat deze Overeenkomst aan de uitspraak van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste twintig leden der Kamer uiterlijk te kennen worden gegeven op 6 Maart 1955.

Wij hebben de eer U Hoogedelgestrengede mede te delen, dat in het hierbij overgelegde *Tractatenblad* 1954, No. 121¹⁾, is geplaatst de tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, van het op 21 Mei 1954 te Genève tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek en de Zwitserse Bondsstaat gesloten Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden.

Hiernevens gelieve U Hoogedelgestrengede tevens een toelichtende nota aan te treffen bij genoemd Verdrag, hetwelk ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal behoeft alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

Indien wij niet binnen dertig dagen na ontvangst van deze brief uw schriftelijke mededeling hebben ontvangen van de wens, te kennen gegeven door of namens de Kamer of door ten minste twintig leden der Kamer, houdende, dat genoemd Verdrag aan de uitspraak van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, dan wel indien wij binnen die termijn uw schriftelijke verklaring hebben ontvangen, dat, voor zover de Tweede Kamer aangaat, geen uitspraak wordt verlangd, wordt de goedkeuring van bovengenoemd Verdrag geacht te zijn verleend voor zoveel de Tweede Kamer betreft, tenzij door of namens de Eerste Kamer of door ten minste tien leden der Kamer een uitspraak wordt verlangd.

*De Minister
zonder Portefeuille,*
J. LUNS.

*De Minister
van Buitenlandse Zaken a.i.,*
J. LUNS.

Toelichtende Nota

Algemeen. De Commissie voor Binnenlands Transport („Inland Transport Committee”) — één van de Industriële Commissies der Internationale Arbeidsorganisatie — heeft op haar tweede zitting (Mei 1947), een subcommissie ingesteld voor de Rijnvaart, die zich zou moeten bezighouden met vraagstukken betreffende de sociale zekerheid en de arbeidsvoorwaarden voor het Rijnvaartpersoneel. Een door deze subcommissie eenstemmig aanvaarde resolutie werd door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau goedgekeurd en hield in, dat genoemde Raad aan het Internationaal Arbeidsbureau de voorbereiding van ontwerpverdragen zou opdragen, welke als grondslag zouden kunnen dienen voor een bijzondere tripartite conferentie in zake sociale zekerheid en arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden. Na de desbetreffende Regeringen te hebben gepolst, besloot de Raad van Beheer de voorbereiding van de bijeen te roepen conferentie op zich te nemen en de technische uitvoering daarvan te verzorgen.

Aldus vond in November en December 1949 te Genève een conferentie plaats, waaraan werd deelgenomen door tripartite delegaties van de Rijnsoeverstaten, van België en van het Verenigd Koninkrijk. De Regering van de Verenigde Staten, alsmede de Internationale Transportarbeidersfederatie en de Internationale Federatie van Christelijke Fabrieks- en Transportarbeidersbonden zonden waarnemers, terwijl ook de Britse, Franse en Amerikaanse Hoge Commissarissen in Duitsland, de Verenigde Naties en de Wereldgezondheidsorganisatie zich deden vertegenwoordigen. De Centrale Commissie voor de

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

*Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal*

Rijnvaart nam met consultatieve status aan de besprekingen deel.

Een Internationale Arbeidsconferentie in eigenlijke zin betrof het hier niet, daar de universele basis ontbrak; het ging in dit geval immers om een conferentie van een kleine groep van Staten, die belang hebben bij een regionaal vraagstuk. De totstandkoming van de ontworpen verdragen kon dan ook niet geschieden zoals bij internationale arbeidsverdragen, waar aanneming door een meerderheid van twee/derden van de uitgebrachte stemmen ter arbeidsconferentie in de plaats treedt van de bij andere internationale verdragen gebruikelijke ondertekening. Het ontworpen Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden is derhalve — evenals dat betreffende de sociale zekerheid voor Rijnvarenden — op de gebruikelijke diplomatieke wijze gesloten.

Wel is bij het opstellen van de materiële inhoud van het Verdrag ter conferentie de tripartite samenstelling, welke alle werkzaamheden van de Internationale Arbeidsorganisatie kenmerkt, gehandhaafd overeenkomstig de hierboven bedoelde resolutie van de Commissie voor Binnenlands Transport. De uitvoerings- en slotartikelen (de titels X t/m XIII van het Verdrag) zijn echter ingevolge een besluit van de conferentie slechts door de Regeringsvertegenwoordigers in een afzonderlijke conferentie te Parijs in 1950 behandeld, nadat overigens op voornoemde tripartite conferentie de werkgevers- en de werknemersvertegenwoordigers de gelegenheid hadden gekregen om hun mening omtrent de beginselen van de desbetreffende materie kenbaar te maken.

Aan Zwitserse zijde bleken echter ernstige bezwaren te bestaan tegen de verdragsbepalingen aangaande de z.g. particuliere schippers (artikel 3) en aangaande de nachtrust (artikelen 7 en 8). Zwitserland wenste nl. voor de particuliere schippers geen andere positie dan voor de reders, terwijl het verder de mogelijkheid wilde invoeren om de nachtrust te bekorten na overeenstemming ter zake tussen schipper en bemanning. Het resultaat was, dat de tekst van Parijs niet door Zwitserland werd ondertekend. Daardoor stond vast, dat in deze vorm het Verdrag nooit in werking zou treden, aangezien zulks alleen kon geschieden nadat alle Rijnsoeverstaten en België het zouden hebben bekrachtigd; waar immers de Zwitserse ondertekening reeds was geweigerd, kon men de hoop op bekrachtiging door Zwitserland gevoeglijk laten varen. Op grond van deze overwegingen heeft de Nederlandse Regering in dit stadium geen poging gedaan om parlementaire goedkeuring op dit Verdrag te verwerven.

Na langdurige onderhandelingen slaagde men er in compromis-voorstellen aangaande de twistpunten te formuleren, welke op een wederom te Genève gehouden conferentie (van 18 t/m 22 Januari 1954) werden besproken. Enerzijds wrichtte Zwitserland nu, o.m. voor het argument, dat de concurrentieverhouding tussen reders en particuliere schippers een op zich zelf staand probleem met vele facetten is, dat niet gedeeltelijk kan worden geregeld in een verdrag in zake arbeidsvoorwaarden, terwijl economische kwesties ook niet bij een sociaal verdrag dienen te worden geregeld. Anderzijds deden de andere betrokken landen een kleine concessie aan Zwitserland, door in te stemmen met het opnemen van een derde lid in artikel 7: de nachtrust mag nu gedeeltelijk worden vervangen door een rusttijd overdag, zij het dat dit niet mag geschieden in overleg tussen schipper en bemanning (zoals Zwitserland wilde), maar alleen krachtens nationale wetgeving of bij landelijke collectieve arbeidsovereenkomst.

Aldus kwam men tot een vergelijk, waarna de nieuwe tekst op 21 Mei 1954 te Genève door de gevormachte vertegenwoordigers der Regeringen werd ondertekend. De Franse tekst en de Nederlandse vertaling van het Verdrag zijn gepubliceerd in het *Tractatenblad*, jaargang 1954, no. 121.

Op grond van artikel 30 zal het Verdrag eerst in werking treden op de eerste dag van de derde maand, nadat alle Rijnsoeverstaten en België het hebben bekrachtigd. Opzegging door een dezer Staten brengt mede, dat het Verdrag ophoudt van kracht te zijn voor de andere Staten met ingang van het tijdstip, waarop de opzegging van kracht wordt (artikel 31). Deze

bepaling van gelijkheid in de rechten en verplichtingen van de desbetreffende landen past geheel bij de gelijkheid, welke voortvloeit uit de Akte van Mannheim.

De gedachte van een gelijke behandeling in alle belanghebbende landen heeft ook op andere gronden een rol gespeeld bij de totstandkoming van het Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden. Immers: een belangrijke ongelijkheid op het gebied van de arbeidsvoorwaarden van de opvarenden van de Rijnvloot in de belanghebbende Staten kan in dit uiteraard zeer sterk internationaal georiënteerde bedrijf ongunstige gevolgen hebben ten aanzien van de concurrentiemogelijkheden. Ongunstiger arbeidsvoorwaarden in een bepaald land kunnen tot gevolg hebben, dat bij voorbeeld de tarieven van dat land lager liggen dan van een land, dat meer verantwoorde sociale regelingen bezit. Dit laatste land zou zich daardoor gedwongen kunnen zien zijn eigen sociale regelingen op een lager niveau te brengen. Voor Nederland geldt deze argumentatie sterk, daar de Nederlandse regelingen op dit stuk zich gunstig verhouden ten opzichte van regelingen in andere landen. Om slechts een voorbeeld te noemen: terwijl op Nederlandse schepen een tienurige nachtrust verplicht is, is deze verplichting niet algemeen ten aanzien van schepen van de andere landen, die de Rijn bevaren; dit bemoeilijkt uiteraard de concurrentiepositie van Nederland. Een algemeen aanvaarde regeling, zoals het Verdrag biedt, zou hierin verbetering brengen.

Overigens is op een aantal punten, die in de onderscheidene landen verschillend geregeld zijn, geen overeenstemming bereikt; dergelijke onderwerpen zijn dientengevolge niet in het Verdrag opgenomen. Terecht heeft men zich op het standpunt gesteld, dat alleen die punten voor opneming in het Verdrag in aanmerking konden komen, waaromtrent op de voorbereidende conferentie in tripartite verband volledige overeenstemming kon worden bereikt. Men mag dan ook het Verdrag niet anders zien dan als een eerste stap — zij het een belangrijke — tot het bereiken van het hierboven omschreven doel. Over lonen bij voorbeeld werd besloten geen voorziening op te nemen; ook over het niet-afvaren van het beginstation op bepaalde dagen werd geen overeenstemming bereikt.

Het Verdrag, dat — behoudens enkele uitzonderingen (artikel 3) — van toepassing is op het opvarende personeel van het overgrote deel van de Rijnvloot (artikel 1), behandelt de volgende punten:

- samenstelling van de bemanningen (titel II);
- nachtrust tijdens de vaart (titel III);
- arbeidsduur in de haven en in plaatsen, waar lading wordt ingenomen en gelost (titel IV);
- overwerk (titel V);
- feestdagen (titel VI);
- wekelijkse rustdagen (titel VII);
- jaarlijkse vakantie met behoud van loon (titel VIII);
- bijzondere vergoedingen (titel IX),
- alsmede enkele met de uitlegging en toepassing verband houdende onderwerpen.

Het Verdrag stelt geen absolute normen vast, doch geeft slechts een minimumregeling.

Over het algemeen sluit de inhoud van het Verdrag aan bij de bepalingen, welke ter zake in Nederland van kracht zijn en welke zijn vastgesteld door het College van Rijksbemiddelaars (regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden voor een aantal takken van binnenscheepvaart dd. 23 Januari 1953, *Ned. Stcr.* 1953, 26; sindsdien gewijzigd).

Artikelsgewijze toelichting

TITEL I

Werkings sfeer van het Verdrag

Artikel 1

Het eerste lid van dit artikel verklaart het Verdrag van toepassing op alle schepen, die (a) met handelsdoeleinden worden gebruikt om (b) goederen te vervoeren en (c) toegelaten zijn tot de vaart op de Rijn overeenkomstig de desbetreffende bepalingen in de Herzene Rijnvaartakte.

Het tweede lid geeft een aantal preciseringen, die voor het merendeel uit de algemene regel kunnen worden afgeleid.

Artikel 2

Dit artikel geeft aan, wat verstaan dient te worden onder de term „Rijnvarenden”.

Artikel 3

De ontheffingen, in dit artikel verleend ten aanzien van de z.g. particuliere schippers en hun familieleden, betreffen de verdragsbepalingen in zake de arbeidsduur in de havens, de overuren, de jaarlijkse vakantie met behoud van loon en de bijzondere toelagen.

Het onderhavige artikel is in het bijzonder van belang voor Nederland, daar de Nederlandse Rijnvloot voor een niet onbelangrijk deel uit z.g. particulieren bestaat.

In de tekst van 1950 bezat dit artikel nog een derde lid, dat aan de particuliere schippers alleen toestond gebruik te maken van hun uitzonderingspositie, indien zij zich zouden onthouden van acquisitie van lading, hetzij rechtstreeks, hetzij door bemiddeling van hun organisaties. Op de jongste conferentie (Januari 1954) is dit onderdeel van het artikel op voorstel van de Nederlandse werkgeversdelegatie geschrapt, omdat het weinig past in een Verdrag, dat beoogt bepalingen van *sociale aard* vast te leggen.

Artikel 4

De titels V, VII, VIII en IX gelden niet voor schepen, varende op een route, waarvan de Rijn slechts een ondergeschikt deel uitmaakt.

Artikel 5

De in dit Verdrag voorkomende regelingen zullen geen afbreuk doen aan bepalingen, die reeds bestaan in de aangesloten landen en gunstiger zijn.

TITEL II

Samenstelling van de bemanningen

Artikel 6

Ten aanzien van de bemanningsregeling zijn in dit artikel alleen de grondbeginselen neergelegd, welke bij de vaststelling van de minimumbemanning in acht dienen te worden genomen. De bemanning moet voldoende zijn om:

- a. de veiligheid van de vaart te waarborgen;
- b. de naleving van de bepalingen van dit Verdrag te garanderen.

Op basis van deze grondslagen is in September 1950 onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een tripartite conferentie gehouden, welke advies heeft uitgebracht omtrent een herziening van de bestaande bemanningsregeling, welke niet alleen rekening zou houden met de eisen van de veiligheid van de vaart, maar tevens uitvoering zou geven aan het bepaalde in dit artikel van het Verdrag. Aan de hand van de resultaten van deze conferentie is bij Koninklijk besluit van 28 Maart 1952, *Stb.* 171 (sindsdien gewijzigd), wijziging gebracht in het bestaande Reglement betreffende het onderzoek van vaartuigen en vlotten, die de Rijn bevaren, in de zin als bovenbedoeld.

Opgemerkt zij in dit verband, dat naast de in dit reglement vervatte bepalingen omtrent de te voeren minimumbemanning ook voorschriften met betrekking tot een bemanningsregeling voorkomen in de Regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden, welke het College van Rijksbemiddelaars voor een aantal takken van binnenscheepvaart, waaronder de Rijnvaart, heeft vastgesteld. Deze regeling is gepubliceerd in de *Nederlandse Staatscourant* van 6 Februari 1953, 26 (bijvoegsel). Ook deze bemanningsregeling is aangepast aan de thans op internationaal niveau aanvaarde normen.

TITEL III

Nachtrust tijdens de vaart

Artikel 7

De eerste twee leden van dit artikel bepalen, dat de nachtrust in de periode tussen 18 uur en 8 uur moet liggen en 12 uren bedraagt in de maanden November t/m Februari en 10 uren in de overige maanden.

De Zwitserse delegatie wenste hierbij de mogelijkheid te scheppen om de nachtrust te bekorten na verkregen overeenstemming tussen schipper en bemanning; de op de nachtrust ingekorte uren zouden dan als overuren worden beschouwd en betaald. Dezerzijds werd daartegenover gesteld, dat het onjuist en formeel ongeoorloofd moet worden geacht om een dwingend voorschrift van arbeidersbescherming ter zijde te laten stellen door een vrijwillige overeenkomst tussen schipper en bemanning. Ook van de zijde der andere partijen werden bezwaren geuit tegen het Zwitserse voorstel. Na moeizame onderhandelingen kwam men tot een vergelijk, waarbij de duur der nachtrustperiode is gehandhaafd, maar een verruiming is toegestaan in die zin, dat ten aanzien van deze rustperiode op grond van de nationale wetgeving of van een landelijke collectieve arbeidsovereenkomst kan worden voorzien, dat de nachtrust van 10, respectievelijk 12 uur wordt vervangen door een dagelijkse rusttijd van dezelfde duur, waarvan ten minste 7 achtereenvolgende uren moeten vallen tussen 20 uur en 6 uur.

De Nederlandse regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden voor de Rijnvaart kent een verruiming van de rustperiode, als in de vorige alinea bedoeld, niet.

Artikel 8

Van het in het voorgaande artikel bepaalde mag worden afgeweken in een aantal gevallen, die hier nader omschreven zijn.

TITEL IV

Arbeidsduur in de haven en op de plaatsen, waar de schepen worden geladen en gelost

Artikel 9

De arbeidsduur van Rijnvarenden bij laden en lossen wordt gelijkgesteld aan die, welke krachtens plaatselijke regelingen geldt, doch mag in het algemeen 48 uren per week en 8 uren per dag niet overschrijden.

Artikel 10

Deze bepaling geeft nadere voorschriften, ingeval de totale arbeidsduur per dag naast het laad- en loswerk ook werk tijdens de vaart omvat.

TITEL V

Overuren

Artikelen 11 t/m 13

Als overuren worden beschouwd en vergoed:

- a. de uren, waarmede de in artikel 7 vermelde nachtrust is verkort;
- b. de uren, die de in artikel 9 aangegeven grenzen overschrijden;
- c. de uren tussen 19 uur en 6 uur, waarop is gewerkt;
- d. de uren op Zondagen en op de in artikel 15 of in collectieve arbeidsovereenkomsten genoemde feestdagen, waarop is gewerkt.

Artikel 14

Volgens het eerste lid worden overuren vergoed overeenkomstig de nationale wettelijke regelingen of geldende collectieve arbeidsovereenkomsten.

Het tweede lid staat toe, dat krachtens een collectieve arbeidsovereenkomst een vrijstelling van dienst en van aanwezigheid aan boord in de plaats van een betaling in geld kan treden.

TITEL VI

Feestdagen

Artikel 15

Krachtens het eerste lid is de Rijnvarende op een zevental feestdagen niet gehouden te werken, behoudens het bepaalde in artikel 8. Oorspronkelijk kwam de 1ste Mei niet voor bij deze opsomming; de Westduitse Regering wenst echter deze dag bij de feestdagen op te nemen, waartegen geen bezwaar behoefde te bestaan, mits het verplichte totaal aantal feestdagen daardoor niet zou worden vergroot.

Het tweede lid bepaalt, dat de vergoedingsregeling voor overuren overeenkomstig artikel 14 zal gelden, indien toch op zulke feestdagen werk moet worden verricht.

Op grond van het derde lid geldt het voorgaande niet in het zomerseizoen voor passagiersschepen in geregelde dienst.

De nationale regeling voor lonen en andere arbeidsvoorwaarden noemt op dit punt wel de in het eerste lid vermelde zeven feestdagen, doch niet de 1ste Mei.

TITEL VII

Wekelijkse rustdag

Artikel 16

Een Rijnvarende heeft voor elke 6 werkdagen recht op een rustdag, dat is een onmiddellijk op de nachtrust volgende rustperiode van 24 achtereenvolgende uren, welke binnen een termijn van ten hoogste drie maanden moet worden verleend. Zo mogelijk moet de helft der rustdagen op een Zondag vallen.

De nationale regeling kent ook het beginsel van de wekelijkse rustdag, doch is veel verder uitgewerkt.

Artikel 17

Bij opzegging van de arbeidsovereenkomst worden de wekelijkse rustdagen gedurende de opzeggingstermijn verleend.

TITEL VIII

Jaarlijkse vakantie met behoud van loon

Artikel 18

De Rijnvarende heeft recht op een jaarlijks verlof met behoud van loon van ten minste één werkdag voor elke maand dienst bij dezelfde onderneming, tot een maximum van 12 dagen. Van dit recht mag hij pas na zes maanden dienst gebruik maken.

Als het verlof zes dagen of meer bedraagt, moeten ten minste zes dagen achtereen worden verleend.

Ook deze bepaling dateert van Januari 1954; in de oorspronkelijke tekst kreeg de Rijnvarende bedoeld recht pas na één jaar dienst bij dezelfde werkgever.

De Nederlandse regeling verschaft eveneens de werknemer een jaarlijks verlof van ten hoogste 12 dagen, op basis van één vacantedag voor elke volle maand dienstverband; ook al is hij korter dan een vol jaar in dienst geweest, dan heeft hij er toch recht op de helft van zijn totaal verlof voor het desbetreffende jaar achtereen te krijgen. Het minimumdienstverband voor aanspraak op vakantie met behoud van loon bedraagt 2 maanden.

Artikel 19

Hetzelfde recht op vakantie met behoud van loon ontstaat ook bij ontslag binnen de periode van zes maanden, indien de betrekking op rechtmatige wijze wordt beëindigd of het ontslag wordt verleend zonder dat er sprake is van grove schuld van de Rijnvarende.

In de oorspronkelijke tekst van 1950 kwam uiteraard de periode van zes maanden niet voor.

Artikel 20

Dit artikel somt de tijdvakken op, welke geen verkorting van de vakantie met behoud van loon mogen opleveren.

Artikel 21

Het vacantieloon is gelijk aan het normale arbeidsloon en wordt berekend op de gebruikelijke wijze.

TITEL IX

Bijzondere toelagen

Artikel 22

Bewakingsdienst aan boord wordt gecompenseerd door verlof en bezoldigd, indien zulks is geschied op een in artikel 15 of in een collectieve arbeidsovereenkomst genoemde feestdag.

Artikel 23

Gedurende het zomerseizoen heeft het machinekamerpersoneel van stoomschepen recht op een passende hittetoeslag.

TITEL X

Uitlegging van het Verdrag

Artikel 24

Indien een geschil ontstaat tussen twee of meer van de Verdragsluitende Staten over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dan moeten de betrokken Regeringen in rechtstreeks overleg een oplossing zoeken.

Slagen de Regeringen daar binnen drie maanden niet in, dan wordt het geschil voorgelegd aan een permanent scheidsrechterlijk orgaan, dat een bindende beslissing geeft aan de hand van het Verdrag.

Dit scheidsrechterlijk orgaan zal binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag worden ingesteld en zal een vertegenwoordiger van elke Verdragsluitende Staat bevatten.

TITEL XI

Toepassing van het Verdrag

Artikel 25

1. Dit lid van het artikel bepaalt, dat aan het Verdrag uitvoering zal worden gegeven door alle passende maatregelen en in het bijzonder door collectieve arbeidsovereenkomsten. De onderhavige materie wordt in vele daarbij betrokken Staten bij collectieve arbeidsovereenkomst geregeld en het is niet wel mogelijk te eisen, dat deze gedetailleerde regelingen alle in een wet zouden worden neergelegd. De aard van de onderwerpen leent zich daartoe trouwens weinig. Wel legt bekrachtiging van het Verdrag uiteraard aan de Regering de verplichting op er op toe te zien, dat de noodzakelijke collectieve arbeidsovereenkomsten of daarmee gelijk te stellen regelingen van arbeidsvoorwaarden inderdaad tot stand komen, c.q. gehandhaafd blijven.

2. Elke Verdragsluitende Staat heeft algehele controleringsbevoegdheden op zijn grondgebied.

3. De territoriaal bevoegde Staat geeft kennis van eventuele overtredingen aan boord aan de Staat, onder welke het vaartuig ressorteert, waarna de laatstgenoemde Staat passende maatregelen moet nemen.

4. De Verdragsluitende Staten kunnen onderling bijzondere regelingen treffen in zake het onderzoek en de vaststelling van overtredingen aan boord van een vaartuig.

5. Bijzondere regeling voor het geval, dat de Verdragsluitende Staat geen Rijnsoeverstaat is en de controle op de naleving van het Verdrag zou willen overdragen aan een Rijnsoeverstaat of aan België.

Artikel 26

Dit artikel bevat een regeling voor de beslechting van geschillen tussen werkgevers en Rijnvarenden en geeft aan, welke Verdragsluitende Staat competent is om een beslissing te doen nemen door zijn bevoegde organen.

TITEL XIII

Driedelige commissies en jaarrapporten

Artikel 27

Elke Verdragsluitende Staat rapporteert jaarlijks over de toepassing van het Verdrag binnen zijn grondgebied.

Een driedelige commissie, waarin elke Verdragsluitende Staat vertegenwoordigd is door een Regerings-, werkgevers- en werknemersgedelegeerde, onderzoekt en commenteert jaarlijks de rapporten der Regeringen.

Het secretariaat van de driedelige commissie berust bij het Secretariaat-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

TITEL XIV

Slotbepalingen

Artikelen 28 t/m 33

Het bepaalde in deze artikelen spreekt voor zich zelf.

De Staatssecretaris van Sociale Zaken,
A. A. VAN RHIJN.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
J. LUNS.

De Minister zonder Portefeuille,
J. LUNS.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. ALGERA.