

Set van gestandaardiseerde vragen

1. Doelstelling van de controle

Het hoofddoel van deze lijst van gestandaardiseerde vragen is na te gaan of de toepasselijke socialezekerheidswetgeving correct is vastgesteld (het gaat dus niet om vragen in verband met het arbeidsrecht of de immigratiewetgeving). In het specifieke geval van de uitzonderingsovereenkomst¹ leidt deze doelstelling ertoe dat de aandacht vooral uitgaat naar de exploitant. Is de exploitant feitelijk gevestigd in de lidstaat die op de Rijnvaartverklaring en/of het exploitatiecertificaat staat vermeld? Voor wiens rekening en risico wordt het schip geëxploiteerd? Wie is beslissingsbevoegd en vanuit welke lidstaat worden de economische en commerciële beslissingen genomen? Komt de papieren werkelijkheid overeen met de praktijk? (Zie artikel 1, onder c, van de Uitzonderingsovereenkomst (bijlage 1) en het Besluit nr. 7 (bijlage 2)).

Wie is de exploitant?

De exploitant is degene die het schip voor eigen rekening en risico exploiteert. Indien het schip voor meer dan één entiteit wordt geëxploiteerd, komt het erop aan wie het schip daadwerkelijk exploiteert en beslissingsbevoegd is voor het economische en commerciële management van het schip.

Daarnaast zijn de volgende punten opgenomen in de Aanbeveling met betrekking tot de afgifte van een Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat:

- *De entiteit die uitsluitend zorgt voor de aanwerving van het personeel dat aan boord werkt, wordt niet als de exploitant beschouwd.*
- *In het geval van een rompbevrachtings-overeenkomst (bareboat charter), is de exploitant de huurder/bevrachter van het schip.*
- *In het geval van tijdbevrachting (timecharter) of reisbevrachting (reischarter), is het meestal de eigenaar die winst geniet van de exploitatie van het schip.*
- *In het geval van een overeenkomst over het technische beheer (ship management), wordt de managementonderneming niet als exploitant beschouwd.*

Deze toetsing is uiteraard van bijzonder belang in gevallen waarin de eigenaar en de exploitant niet in hetzelfde land zijn gevestigd.

Aan de hand van welke elementen kan de realiteit worden getoetst?

¹ De volgende ontwikkelingen zijn gebaseerd op de aanname dat de uitzonderingsovereenkomst van toepassing is (zelfs als controles zouden kunnen leiden tot de conclusie dat dit niet het geval is, met name als blijkt dat de exploitant niet daadwerkelijk in een ondertekenende staat is gevestigd).

2. Te controleren punten

Uit welke elementen blijkt dat de exploitant daadwerkelijk beslissingsbevoegd is? Wat zijn de voorwaarden waaraan een onderneming moet voldoen om als de exploitant van een binnenvaartschip te worden aangemerkt?

a) Eerste controles

Het allereerste wat gecontroleerd moet worden is of er een Rijnvaartverklaring is / het schip voorzien is van een certificaat als bedoeld in artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte. Als dat niet het geval is, zijn uiteraard andere bepalingen van de sociale zekerheid van toepassing.

Mogelijke vragen voor de beoordeling wie beslissingsbevoegd is over het personeel en vanuit welke lidstaat deze beslissingen worden genomen.

Vragen in verband met de besluitvorming	Schriftelijk bewijsmateriaal	Vragen om aan Rijnvarende te stellen
Wie zet de Rijnvarenden/bemanningsleden op het schip en wie beslist over het ontslag? Wie doet de planning van de bemanning van het schip? Wie is voor deze taken verantwoordelijk?	<ul style="list-style-type: none"> - Correspondentie - Interviews met Rijnvarende - Arbeidsovereenkomst - Organigram van de bedrijfsstructuur (diagram aandeelhouderschap + operationeel diagram) - Scheepsplanning - Matrozenplanning (verdeling en organisatie) - Salarisbetalingen - Dienstboekje voor elk bemanningslid 	<ul style="list-style-type: none"> - Met wie had u een sollicitatiegesprek? - Wie betaalt uw salaris? - Bij wie vraagt u uw vakantiedagen aan? - Wie bepaalt uw rooster? - Bij wie doet u de ziekmelding?
Wie organiseert de bevrachting van het schip? Wie sluit de bevrachtingsovereenkomst?	Contracten	Wie organiseert de bevrachting van het schip?
Wie bepaalt waar het schip laadt en lost? Wie organiseert de planning van het schip?	Contracten	Wie bepaalt waar het schip laadt en lost?
Wie betaalt de brandstof van het schip?	Facturen, betalingsbewijs	Wie betaalt de brandstof van het schip?
Wie regelt de bevrachting/hoe komt de bevrachtingsovereenkomst tot stand, wie zijn de betrokken partijen?	Contracten, partijen bij de overeenkomst	Wie regelt de bevrachting/hoe komt de bevrachtingsovereenkomst tot stand, wie zijn de betrokken partijen?
Wie onderhandelt over de betaling van de vracht?	Contracten, partijen bij de overeenkomst	
Waar vindt de facturering plaats?	Controle over de zetel van het bedrijf	Waar vindt de facturering plaats?
Wie profiteert van de opbrengsten van het vervoer van goederen en personen met het schip?	<ul style="list-style-type: none"> - Het geld volgen? - Boekhouding, bedrijfsstructuur, jaarrekening 	Wie profiteert van de opbrengsten van het vervoer van goederen en personen met het schip?

Vragen in verband met de besluitvorming	Schriftelijk bewijsmateriaal	Vragen om aan Rijnvarende te stellen
Anders gezegd: Wie ontvangt de vrachtopbrengsten van het schip?	- Controleren of er geen sprake is van het zgn. kasrondje (zie voetnoot en onderstaande toelichting)	

Toelichting / praktijk voorbeeld

Het 'kas-rondje'² en de noodzaak tot samenwerking tussen lidstaat die de Rijnvaartverklaring heeft uitgereikt (vestigingsplaats eigenaar) en de lidstaat die het exploitatie certificaat heeft uitgereikt (vestigingsplaats exploitant)

Een 'kas-rondje' opsporen is best lastig omdat het vaak goed is ingericht door de eigenaar en exploitant. Om een goed overzicht te krijgen van het geheel, dient gecontroleerd te worden of de feitelijke financiële opbrengsten ook daadwerkelijk terechtkomen in de door de exploitant aangegeven lidstaat van vestiging (dus de exploitant die op de Rijnvaartverklaring staat vermeld) of dat een andere onderneming de vrachtopbrengsten geniet

Dit onderzoek kan bijvoorbeeld geschieden door het stellen van bovenstaande vragen en mogelijk aanvullend door een boekenonderzoek.

Hierbij zij opgemerkt dat bijvoorbeeld de Nederlandse Belastingdienst / SVB geen mogelijkheid heeft om de jaarstukken van een buitenlandse onderneming in de andere CASS-lidstaat op te vragen of te controleren, als de exploitant stelt in een andere lidstaat gevestigd te zijn. Hiervoor is samenwerking tussen de betrokken lidstaten van belang.

De Nederlandse Belastingdienst / de SVB kan wél een onderzoek instellen bij de in Nederland gevestigde eigenaar van het schip. Deze Nederlandse onderneming zal een exploitatiecontract hebben afgesloten met de buitenlandse exploitant. Dit contract kan belangrijke informatie bevatten.

Voor het controleren waar de feitelijke exploitatie activiteiten plaatsvindt, is het bijvoorbeeld belangrijk om te onderzoeken wie de vervoerscontracten afsluit. En wie uiteindelijk beslissingsbevoegd is over de te ondernemen (vervoers)activiteiten.

² Transacties waarbij geld wordt rondgepompt, hoewel het doel daarvan niet direct zichtbaar is. Dit heeft meestal een fiscale reden.

b) Mogelijke vragen voor de beoordeling voor wiens rekening en risico het schip wordt geëxploiteerd? Wie beslissingsbevoegd is voor het economische en commercieel management van het schip en vanuit welke lidstaat deze beslissingen worden genomen?

Vragen in verband met de besluitvorming	Schriftelijk bewijsmateriaal	Vragen om aan Rijnvarende te stellen
Heeft de onderneming een eigen kantoororganisatie met een manager en ten minste één vaste medewerker die gemachtigd is belangrijke correspondentie te ondertekenen?	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal schepen dat door het bedrijf wordt geëxploiteerd, in welke landen ze varen, welke soorten goederen er worden vervoerd - Scheepsovereenkomst (om de exploitatie- en onderhoudskosten te bepalen en hoe deze tussen de partijen worden verdeeld) - Controle over de zetel van het bedrijf, - Statuten van het bedrijf, volmacht, - Arbeidsovereenkomst - Scheepsmanagement overeenkomsten. 	Heeft de onderneming een eigen kantoororganisatie met een manager en ten minste één vaste medewerker die gemachtigd is belangrijke correspondentie te ondertekenen?
Heeft de onderneming personeel in dienst dat in staat is om zelf de technische en nautische beslissingen te nemen die cruciaal zijn voor de exploitatie van het schip (een advocaat of curator beschikt normaliter niet over dergelijke capaciteiten)?	<ul style="list-style-type: none"> - Controle over de zetel van het bedrijf, - Arbeidsovereenkomst, - Servicecontracten 	Heeft de onderneming personeel in dienst dat in staat is om zelf de technische en nautische beslissingen te nemen die cruciaal zijn voor de exploitatie van het schip (een advocaat of curator beschikt normaliter niet over dergelijke capaciteiten)?
Is de onderneming rechtstreeks schriftelijk en telefonisch bereikbaar, d.w.z. zonder tussenkomst van een andere onderneming of een wettelijke vertegenwoordiger? Bevatten de telefoonnummers van het bedrijf een landcode?	<ul style="list-style-type: none"> - Controle over de zetel van het bedrijf - Zoeken naar gegevens op internet, webpagina, namen van eigenaren 	Is de onderneming rechtstreeks schriftelijk en telefonisch bereikbaar, d.w.z. zonder tussenkomst van een andere onderneming of een wettelijke vertegenwoordiger?
Heeft onderneming rechtstreekse klantenrelaties? Kan onderneming contracten sluiten met derden? Wordt de correspondentie van onderneming gevoerd in naam van de onderneming?	<ul style="list-style-type: none"> - Controle over de zetel van het bedrijf 	Heeft onderneming rechtstreekse klantenrelaties? Kan onderneming contracten sluiten met derden? Wordt de correspondentie van onderneming gevoerd in naam van de onderneming?
Heeft de onderneming kantoren op eigen naam en passend bij haar activiteit en omvang?	<ul style="list-style-type: none"> - Leasecontract - Controle over de zetel van het bedrijf 	Heeft de onderneming kantoren op eigen naam en passend bij haar activiteit en omvang?

Uittreksel van de Overeenkomst krachtens artikel 16, eerste lid, van Verordening (EG) 883/2004 betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving (Uitzonderingsovereenkomst)

Artikel 1

Definities

Voor de toepassing van deze overeenkomst

- a) wordt onder het begrip "Rijnvarende" een werknemer of zelfstandige verstaan, alsmede elke persoon die krachtens de van toepassing zijnde wetgeving met hen wordt gelijkgesteld, die behorend tot het varend personeel zijn beroepsarbeid verricht aan boord van een schip dat met winstoogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt en dat is voorzien van het certificaat bedoeld in artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte, ondertekend te Mannheim op 17 oktober 1868, met inachtneming van de wijzigingen welke daarin zijn aangebracht of nog zullen worden aangebracht, alsmede van de daarop betrekking hebbende uitvoeringsvoorschriften ;
- b) gelden als Rijnvarenden eveneens personen die in overeenstemming met de Rijnvaartvoorschriften tijdelijk in dienst zijn genomen om de bemanning aan te vullen of te versterken ;
- c) wordt onder de uitdrukking "de onderneming waartoe het schip behoort" de onderneming of vennootschap verstaan die het betrokken schip exploiteert, ongeacht of deze eigenaar van het schip is of niet. Wanneer het schip door meerdere ondernemingen of vennootschappen wordt geëxploiteerd, dan geldt voor de toepassing van deze overeenkomst als exploitant van het schip de onderneming of vennootschap die het schip daadwerkelijk exploiteert en die beslissingsbevoegd is in het bijzonder voor het economische en commerciële management van het schip. Voor de vaststelling van de onderneming zijn de op de Rijnvaartverklaring vermelde gegevens maatgevend.

ADMINISTRATIEF CENTRUM
VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID
VAN DE RIJNVARENDEN

BESLUIT Nr. 7

Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden,

op grond van artikel 72, eerste lid, onder a), van het Verdrag van 30 november 1979 betreffende de sociale zekerheid van Rijnvarenden, volgens welk het Administratief Centrum tot taak heeft alle vraagstukken betreffende de interpretatie van dit Verdrag en van de Administratieve Schikking van dit Verdrag te behandelen,

na overleg overeenkomstig de in artikel 72, tweede lid, onder a), van het Verdrag betreffende de sociale zekerheid van Rijnvarenden bepaalde voorwaarden,

verduidelijkt het volgende:

1. “de onderneming waartoe het schip behoort”, waar artikel 11, tweede lid, eerste zin, van het bovengenoemde Verdrag, ter bepaling van de toe te passen wetgeving naar verwijst, is de onderneming of de vennootschap die het betrokken schip exploiteert, of deze eigenaar van het schip is of niet. Wanneer het schip door meerdere ondernemingen of vennootschappen wordt geëxploiteerd, dan geldt voor de toepassing van dit besluit als exploitant van het schip, de onderneming die of de vennootschap die het schip daadwerkelijk exploiteert en die beslissingsbevoegd is voor het economische en commerciële management van het schip.
2. Heeft de exploitant van het schip in kwestie, dat aan de voorwaarden overeenkomstig Aanvullend Protocol nr.2 van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en haar Protocol van Ondertekening voor het toebehoren tot de Rijnvaart voldoet, niet zijn zetel maar een bijkantoor of een permanente vertegenwoordiging op het grondgebied van een verdragsluitende staat, dan geldt dit bijkantoor of deze permanente vertegenwoordiging als zetel van de onderneming waartoe het schip in kwestie behoort.
3. Heeft de exploitant van het schip in kwestie, dat aan de voorwaarden overeenkomstig Aanvullend Protocol nr.2 voor het toebehoren tot de Rijnvaart voldoet, noch zijn zetel, noch een bijkantoor of een permanente vertegenwoordiging op het grondgebied van een verdragsluitende staat, dan geldt de wetgeving van de verdragsluitende partij op wier grondgebied de zetel van de eigenaar van het schip zich bevindt.
4. Bij de toepassing van dit Besluit zijn de op de Rijnvaartverklaring*) vermelde gegevens maatgevend.
5. Dit Besluit vervangt Besluit nr. 5 van 27 maart 1990.

*) een model van dit document is in de bijlage vermeld

Straatsburg, 26 juni 2007

De secretaris
A. BOUR

De voorzitter
S. CUENI

Pays — Staat — Staat

ATTESTATION D'APPARTENANCE A LA NAVIGATION DU RHIN

RHEINSCHIFFFAHRTS-ZUGEHÖRIGKEITSURKUNDE

VERKLARING INZAKE HET BEHOREN TOT DE RIJNVAART

Nom ou numéro du bateau :

Name oder Nummer des Schiffes : _____

Naam of nummer van het vaartuig:

Type du bateau :

Gattung des Schiffes : _____

Soort vaartuig:

Lieu d'immatriculation ou port d'attache :

Registrierungsort oder Heimathafen : _____

Plaats van teboekstelling of thuishaven:

Numéro officiel du bateau :

Amtliche Schiffsnummer : _____

Officieel scheepsnummer:

	Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam	Lieu du domicile, résidence habituelle ou siège de l'entreprise Wohnsitz, dauernder Aufenthalt oder Sitz des Unternehmens Woon- of verblijfplaats, of zetel van de onderneming
Propriétaire (s) : Eigentümer : Eigena(a)r (en):		
Exploitant (s) : Ausrüster : Exploitant (en):		

Le bateau ci-dessus est considéré comme appartenant à la navigation du Rhin conformément à l'article 2 paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Vorgenanntes Schiff wird gemäß Artikel 2 Absatz 3 der revidierten Rheinschifffahrtsakte als zur Rheinschiffahrt gehörig betrachtet.

Ingevolge artikel 2, derde lid, van de Herziene Rijnvaartakte wordt bovenbedoeld vaartuig geacht tot de Rijnvaart te behoren.

Délivré à

Ausgestellt in _____

Afgegeven te

le

den _____

d.d.

Signature et cachet de l'autorité compétente :

Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde :

Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit:
