

Liste de questions standardisées

1. Objectif du contrôle

Cette liste de questions standardisées a pour objectif principal de vérifier si la législation applicable en matière de sécurité sociale a été établie correctement (il ne traite donc pas de questions relatives au droit du travail ou au droit de l'immigration). Dans le cas spécifique de l'Accord dérogatoire¹, cet objectif conduit à une attention concentrée surtout sur l'exploitant. L'exploitant est-il effectivement établi dans l'Etat membre indiqué sur l'Attestation d'appartenance à la Navigation du Rhin et/ou le Certificat d'Exploitant ? Pour le compte et aux risques de qui le bateau est-il exploité ? Qui a le pouvoir de décision et à partir de quel Etat membre les décisions économiques et commerciales sont-elles prises ? Les données sur papier correspondent-elles à la réalité ? (Voir l'article 1er, point c), de l'Accord dérogatoire (annexe 1) et la Résolution n° 7 (annexe 2)).

Qui est l'exploitant ?

L'exploitant est celui qui exploite le bateau à ses propres frais et risques. Si le bateau est exploité pour plus d'une entité, cela dépend de qui exploite effectivement le bateau et a le pouvoir de décision pour la gestion économique et commerciale du bateau.

En outre, les points suivants sont inclus dans la Recommandation en ce qui concerne la délivrance d'une Attestation d'Appartenance à la Navigation du Rhin et d'un certificat d'Exploitant :

- *L'entité uniquement chargée d'engager le personnel travaillant à bord ne peut pas être considérée comme l'exploitant.*
- *En cas d'affrètement coque nue (bareboat charter), l'exploitant est le locataire/affréteur du bateau.*
- *En cas d'affrètement à temps ou d'affrètement au voyage, le propriétaire reste généralement celui qui tire les bénéfices de l'exploitation du bateau.*
- *En cas de contrat de gestion nautique (ship management), la société de gestion ne peut pas être considérée comme l'exploitant.*

Cet examen est, bien sûr, d'une importance particulière dans les cas où le propriétaire et l'exploitant ne sont PAS établis dans le même pays.

Sur la base de quels éléments peut-on contrôler la situation réelle ?

¹ Les développements suivants sont basés sur l'hypothèse que l'Accord dérogatoire s'applique (même si des vérifications pouvaient conduire à la conclusion que ce n'est pas le cas, en particulier s'il s'avère que l'exploitant n'est pas réellement établi dans un Etat signataire).

2. Points à vérifier

Quels éléments montrent que l'opérateur a effectivement le pouvoir décisionnel ? Quelles sont les conditions que doit remplir une entreprise pour être désignée comme exploitant d'un bateau de navigation intérieure ?

a) Contrôles initiaux

La toute première chose à vérifier est s'il existe une Attestation d'Appartenance à la Navigation rhénane / si le bateau est muni d'une attestation telle que visée à l'article 22 de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin. Si tel n'est pas le cas, il est évident que d'autres dispositions de sécurité sociale s'appliquent.

Questions possibles pour juger qui a le pouvoir de décision sur le personnel et à partir de quel Etat membre ces décisions sont prises.

Questions liées à la prise de décision	Preuves documentaires	Questions à poser au Batelier rhénan
Qui affecte au bateau les Bateliers rhénans / l'équipage et qui décide des licenciements ? Qui établit le planning de l'équipage du bateau ? Qui est responsable de ces tâches ?	<ul style="list-style-type: none"> - Correspondance - Entretien avec des Bateliers rhénans - Contrat de travail - Organigramme de la structure de l'entreprise (schéma actionnarial + schéma opérationnel) - Planning du bateau - Planning des matelots (répartition et organisation) - Paiements des salaires - Carnet de service pour chaque membre d'équipage 	<ul style="list-style-type: none"> - Qui a conduit votre entretien d'embauche ? - Qui paie votre salaire ? - À qui demandez-vous vos jours de congé ? - Qui détermine votre emploi du temps ? - Auprès de qui vous portez-vous malade ?
Qui organise l'affrètement du bateau ? Qui conclut le contrat d'affrètement ?	Contrats	Qui organise l'affrètement du bateau ?
Qui décide où le bateau est chargé et déchargé ? Qui organise le planning du bateau ?	Contrats	Qui décide où le bateau est chargé et déchargé ?
Qui paie le carburant du bateau ?	Factures, reçus	Qui paie le carburant du bateau ?
Qui organise l'affrètement / comment est conclu le contrat d'affrètement, qui sont les parties impliquées ?	Contrats, parties au contrat	Qui organise l'affrètement / comment est conclu le contrat d'affrètement, qui sont les parties impliquées ?
Qui négocie le paiement du fret ?	Contrats, parties au contrat	
Où a lieu la facturation ?	Contrôle du siège social de la société	Où a lieu la facturation ?
À qui revient le profit du transport de marchandises et de personnes par bateau ? Autrement dit : Qui perçoit les revenus du transport par le bateau ?	<ul style="list-style-type: none"> - Comment suivre l'argent ? - Comptabilité, structure de l'entreprise, comptes annuels 	À qui profite le produit du transport de marchandises et de personnes par le bateau ?

Questions liées à la prise de décision	Preuves documentaires	Questions à poser au Batelier rhénan
	- Vérifiez s'il n'y a pas de pompage d'argent (voir note de bas de page et explication ci-dessous)	

Explication / exemple pratique

Le « pompage d'argent² » et la nécessité de coopération entre l'Etat membre qui a délivré l'Attestation d'Appartenance à la Navigation du Rhin (lieu d'établissement du propriétaire) et l'Etat membre qui a délivré le Certificat d'Exploitant (lieu d'établissement de l'exploitant)

Il est assez difficile de détecter un circuit de pompage d'argent, parce qu'il est souvent bien aménagé par le propriétaire et l'exploitant. Pour avoir une bonne vue d'ensemble, il est nécessaire de vérifier si les recettes financières réelles aboutissent effectivement dans l'Etat membre d'établissement indiqué par l'exploitant (c'est-à-dire l'exploitant figurant sur l'Attestation d'Appartenance à la Navigation du Rhin) ou si une autre entreprise perçoit les recettes de fret.

Cette enquête peut se faire, par exemple, en posant les questions ci-dessus et éventuellement en effectuant un contrôle comptable.

Il convient de noter que l'administration fiscale et douanière néerlandaise et la SVB, par exemple, n'ont pas la possibilité de demander ou de contrôler les comptes annuels d'une société étrangère dans l'autre Etat membre du CASS, si l'exploitant déclare être établi dans un autre Etat membre. À cette fin, la coopération entre les Etats membres concernés est importante.

L'administration fiscale et douanière néerlandaise / la SVB peut toutefois procéder à une investigation sur le propriétaire du bateau établi aux Pays-Bas. Cette société néerlandaise a vraisemblablement conclu un contrat d'exploitation avec l'exploitant étranger. Ce contrat peut contenir des informations importantes.

Pour contrôler où se déroulent les activités d'exploitation réelles, par exemple, il est important de rechercher qui conclut les contrats de transport. Et qui, en définitive, a le pouvoir de prendre des décisions concernant les activités (de transport) à entreprendre.

² Transactions dans lesquelles de l'argent est pompé en circuit, bien que le but ne soit pas immédiatement visible. Cela a généralement lieu pour des raisons fiscales.

b) Questions possibles pour l'évaluation du coût et du risque du bateau. Qui a le pouvoir de décision pour la gestion économique et commerciale du bateau et depuis quel Etat membre sont prises ces décisions ?

Questions relatives à la prise de décision	Preuves documentaires	Questions à poser au Batelier rhénan
L'entreprise a-t-elle sa propre organisation administrative, avec un responsable et au moins un employé permanent autorisé à signer la correspondance importante ?	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de bateaux exploités par l'entreprise, dans quels pays ils opèrent, types de marchandises transportés. - Contrat de bateau (pour déterminer les coûts d'exploitation et d'entretien et la façon dont ils sont répartis entre les parties) - Contrôle du siège social de la société, - Statuts de la société, pleins pouvoirs - Contrat de travail - Contrats de gestion du bateau. 	L'entreprise a-t-elle sa propre organisation administrative, avec un responsable et au moins un employé permanent autorisé à signer la correspondance importante ?
L'entreprise emploie-t-elle du personnel capable de prendre lui-même les décisions techniques et nautiques cruciales pour l'exploitation du bateau (un avocat ou un fiduciaire n'a normalement pas de telles capacités) ?	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle du siège social de la société, - Contrat de travail - Contrats de services 	L'entreprise emploie-t-elle du personnel capable de prendre lui-même les décisions techniques et nautiques cruciales pour l'exploitation du bateau (un avocat ou un fiduciaire n'a normalement pas de telles capacités) ?
L'entreprise est-elle directement joignable par écrit et par téléphone, c'est-à-dire sans l'intervention d'une autre entreprise ou d'un représentant légal ? Les numéros de téléphone de l'entreprise comprennent-ils un indicatif de pays ?	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle du siège social de la société, - Recherche de données sur Internet, page web, noms des propriétaires 	L'entreprise est-elle directement joignable par écrit et par téléphone, c'est-à-dire sans l'intervention d'une autre entreprise ou d'un représentant légal ?
L'entreprise entretient-elle des relations directes avec ses clients ? L'entreprise peut-elle conclure des contrats avec des tiers ? La correspondance de la société est-elle effectuée au nom de la société ?	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle du siège social de la société 	L'entreprise entretient-elle des relations directes avec ses clients ? L'entreprise peut-elle conclure des contrats avec des tiers ? La correspondance de la société est-elle effectuée au nom de la société ?
L'entreprise dispose-t-elle de bureaux en son nom propre et adaptés à son activité et à son envergure ?	<ul style="list-style-type: none"> - Contrat de location - Contrôle du siège social de la société 	L'entreprise dispose-t-elle de bureaux en son nom propre et adaptés à son activité et à son envergure ?

Extrait de l'accord conclu en application de l'article 16, paragraphe 1, du Règlement (CE) n° 883/2004 relatif à la détermination de la législation applicable aux Bateliers rhénans (Accord dérogatoire)

Article 1

Définitions

Aux fins de l'application du présent Accord

- a) le terme « batelier rhéan » désigne un travailleur salarié ou indépendant, ainsi que toute personne assimilée selon la législation applicable, qui exerce son activité professionnelle en qualité de travailleur navigant à bord d'un bâtiment utilisé commercialement à la navigation rhénane et muni du certificat prévu à l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, compte tenu des modifications apportées et à apporter à cet instrument, ainsi que des règlements d'application y relatifs ;
- b) sont considérées comme bateliers rhénans également les personnes engagées temporairement pour compléter ou renforcer l'équipage en conformité avec les règlements rhénans ;
- c) le terme « l'entreprise dont relève le bâtiment » désigne l'entreprise ou la société qui exploite le bâtiment en cause, qu'elle soit ou non propriétaire de ce bâtiment. Si l'exploitation du bâtiment est éclatée en plusieurs entités, est considérée aux fins du présent accord comme exploitant le bâtiment, l'entité qui en assure effectivement l'exploitation et dispose, à cet effet, de la maîtrise décisionnelle, en particulier sur le plan économique et commercial. Les informations contenues dans l'Attestation d'Appartenance à la Navigation du Rhin sont déterminantes pour l'identification de l'exploitant.

CENTRE ADMINISTRATIF DE LA
SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES
BATELIERS RHÉNANS

DÉCISION n° 7

Le Centre administratif de la Sécurité sociale des Bateliers rhénans,

en application de l'article 72 (1) (a) de la Convention du 30 novembre 1979 relative à la sécurité sociale des Bateliers du Rhin, selon lequel le Centre administratif a pour mission de traiter toutes les questions concernant l'interprétation de cette Convention et du Règlement administratif de la présente Convention,

après consultation dans les conditions prévues à l'article 72, paragraphe 2, point a), de la convention relative à la sécurité sociale des Bateliers rhénans,

clarifie ce qui suit :

1. « L'entreprise dont relève le bâtiment » auquel renvoie, pour la détermination de la législation applicable, l'article 11, paragraphe 2, 1ère phrase de l'Accord susvisé, est l'entreprise ou la société qui exploite le bâtiment en cause, qu'elle soit ou non propriétaire de ce bâtiment. Si l'exploitation du bâtiment est éclatée en plusieurs entités, est considérée aux fins de la présente décision comme entreprise ou société exploitant le bâtiment, l'entité qui en assure effectivement l'exploitation et dispose, à cet effet, de la maîtrise décisionnelle, en particulier sur le plan économique et commercial.
2. Si l'entreprise ou la société qui exploite le bâtiment en cause qui remplit les conditions posées par le Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et de son Protocole de signature en vue de son appartenance à la navigation du Rhin, n'a pas son siège sur le territoire d'un Etat contractant mais une succursale ou une représentation permanente, cette succursale ou représentation permanente est considérée comme étant le siège de l'entreprise ou de la société dont relève le bâtiment en cause.
3. Si l'entreprise ou la société exploitant le bâtiment en cause qui remplit les conditions posées par le Protocole additionnel n° 2 en vue de son appartenance à la navigation du Rhin n'a pas de siège, de succursale ou de représentation permanente sur le territoire d'un Etat contractant, la législation applicable sera celle de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve le siège du propriétaire du bateau.
4. Les indications portées sur l'Attestation d'appartenance à la navigation rhénane*) font foi en vue de l'application de la présente décision.
5. La présente décision remplace la décision n° 5 du 27 mars 1990.

*) un modèle de ce document est listé en annexe

Strasbourg, le 26 juin 2007

Le Secrétaire
A. BOUR

Le Président
P. CUE

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 : _____ Lieu d'immatriculation ou port d'attache :
 Gattung des Schiffes: _____ Registrierungsort oder Heimathafen: _____
 Soort vaartuig: _____ 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 Herzienne Rijnvaartakte wordt bovenbedoeld vaartuig geacht tot de Rijnvaart te behoren.

Délivré à _____ le _____
 Ausgestellt in _____ den _____
 Afgegeven te _____ d.d. _____

Signature et cachet de l'autorité compétente :
 Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde:
 Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit: