

# MASTER'S THESIS

## Premieplicht rijnavarenden

Bronnewasser-de Roo, A.R.

**Award date:**  
2020

[Link to publication](#)

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

[pure-support@ou.nl](mailto:pure-support@ou.nl)

providing details and we will investigate your claim.

Downloaded from <https://research.ou.nl/> on date: 20. Mar. 2025

**Open Universiteit**  
[www.ou.nl](http://www.ou.nl)





## PREMIEPLICHT RIJNVARENDEN

Is het huidige belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor afzonderlijke toepasselijke regelgeving omtrent de sociale zekerheid voor Rijnvarenden nog te verdedigen gezien de juridische ontwikkelingen omtrent deze documenten?

## PREMIEPLICHT RIJNVARENDEN

Cursus: RM9906162114

Scripie: Master fiscaal recht

Begeleider: Mw. dr. S.M.H. Dusarduijn

Examinator: Prof. dr. C.M. Zoethout

Aantal woorden: 13.930

Inleverdatum: 17-7-2020

Er varen op de Rijn twee identieke schepen van dezelfde eigenaar maar het ene schip heeft een Rijncertificaat en het andere schip heeft een Uniecertificaat. De bemanning, Rijnvarenden, van het schip met het Rijncertificaat valt onder de uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden. De sociaal zekerheidswetgeving van het land van de vestigingsplaats van de onderneming is op hen van toepassing.

De bemanning van het schip met een Uniecertificaat valt onder de Europese basisverordening. Als zij een substantieel deel van het werk in hun woonland verrichten zijn zij daar verzekerd, zo niet dan zijn zij in het vestigingsland van de exploitant verzekerd. Uit de jurisprudentie blijkt het document Rijncertificaat nog steeds doorslaggevend voor de vraag of er überhaupt sprake is van een Rijnvarende. De Rijnvaartverklaring is van groot belang om te bepalen wie de exploitant is. De rechtshistorie toont dat de documenten Rijnvaartverklaring en Rijncertificaat in de loop der jaren steeds minder exclusief met de Rijnvaart zijn verbonden.

Afgevraagd kan worden of het onderscheid in sociale zekerheidswetgeving tussen niet- en Rijnvarende nog wel op zijn plaats is.

Mijn conclusie is dat gezien de Europeanisering van het Rijnrecht m.b.t. het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring het de twee systemen niet meer zijn te verdedigen. Eén toewijzingsstelsel sociale zekerheidswetgeving voor de internationale binnenvaart zou m.i. een logische stap in de harmonisering van het binnenvaartrecht zijn.

**Annet R. Bronnewasser – de Roo**  
Studentnummer: 838501872

## Inhoud

Begrippenlijst .....	3
1. Inleiding .....	5
2. Toewijzingsregels internationale binnenvaart .....	9
2.1. Inleiding toewijzingsregels binnenvaart .....	9
2.2. EU-basisverordening sociale zekerheid .....	9
2.2.1. Toewijzingsregels EU-basisverordening sociale zekerheid .....	10
2.2.2. Begrippen EU-basisverordening .....	11
2.2.3. Conclusie toewijzingsregels EU-basisverordening .....	13
2.3. De uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden .....	13
2.3.1. Toepassen uitzonderingsovereenkomst in plaats van de EU-basisverordening .....	13
2.3.2. Schematische weergaven toewijzingsregels uitzonderingsovereenkomst .....	14
2.3.3. Begrippen van de uitzonderingsovereenkomst .....	17
2.3.4. Conclusie toewijzingsregels uitzonderingsovereenkomst .....	18
2.4. Consequenties toepassing basisverordening of uitzonderingsovereenkomst .....	19
3. Jurisprudentie onderzoek .....	21
3.1. Inleiding jurisprudentieonderzoek .....	21
3.2. De A1-verklaring en de uitzonderingsovereenkomst .....	23
3.3. Rijnvarenden .....	25
3.3.1. Rijncertificaat harde eis voor kwalificatie Rijnvarende .....	26
3.3.2. Conclusie Rijnvarenden .....	28
3.4. Onderneming waartoe het schip behoort, de Rijnvaartverklaring .....	29
3.4.1. De gegevens op de Rijnvaartverklaring .....	29
3.4.2. Conclusie exploitant en status Rijnvaartverklaring .....	31
3.5. Vestiging van werkgever in een niet-ondertekenende staat .....	32
3.6. Conclusie jurisprudentieonderzoek .....	33
4. De historie van het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring .....	35
4.1. Het Rijncertificaat .....	35
4.1.1. Technische eisen binnen de Europese Unie en erkenning Rijncertificaat .....	36
4.1.2. Conclusie Rijncertificaat en de uitzonderingsovereenkomst .....	37
4.2. De Rijnvaartverklaring .....	38
4.2.1. Aanvullend protocol No. 2 en de Verordening EEG 2919/85 .....	38
4.2.2. Huidige relevantie van de Rijnvaartverklaring .....	39

4.2.3. Conclusie Rijnvaartverklaring en de uitzonderingsovereenkomst.....	40
4.3. Eindconclusie rechtshistorisch onderzoek .....	40
5. Conclusies, consequenties en aanbevelingen.....	41
5.1. Conclusie .....	41
5.2. Consequenties .....	42
5.3. Aanbeveling .....	43
6. Literatuurverwijzingen .....	45
Boeken.....	45
Artikelen .....	46
7. Jurisprudentieoverzicht.....	47

## Begrippenlijst

Binnenschipcertificaat	Uniecertificaat voor binnenschepen of certificaat van onderzoek voor Rijnschepen dat door de bevoegde instantie is afgegeven, ten bewijze dat het voldoet aan de technische voorschriften.
Centrale commissie voor de Rijn (CCR)	De CCR is in 1815 door het Congres van Wenen ingesteld. De CCR is opgericht om de vrije scheepvaart op de Rijn veilig te stellen. De CCR brengt uniforme regelgeving voor de binnenvaart tot stand voor de CCR-lidstaten België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland die in het stroomgebied van de Rijn gelden.
Certificaat van onderzoek voor Rijnschepen (Rijncertificaat)	Certificaat dat het schip voldoet aan de door de CCR gestelde technische eisen. Dit is het certificaat bedoeld in artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte.
EU-basisverordening	Europese basisverordening voor sociale zekerheid (EG) 883/2004 vervangt 1408/71.
Europese verordeningen voor sociale zekerheid	De sociale zekerheid is per Europese lidstaat verschillend geregeld. De Europese Unie zorgt voor coördinatie van de verschillende regelingen. Hiervoor gelden vanaf 1 mei 2010 twee nieuwe Europese verordeningen: Verordening (EG) 883/2004 (de basisverordening) en Verordening (EG) 987/2009 (de toepassingsverordening).
EU-toepassingsverordening	Europese toepassingsverordening voor sociale zekerheid (EG) 987/2009.
Herziene Rijnvaartakte (Akte)	Verdrag dat werd gesloten tussen de Rijnsoeverstaten, Duitsland, Frankrijk en Nederland. Dit verdrag werd gesloten op 17 oktober 1868 te Mannheim. Vanwege de locatie van ondertekening wordt dit verdrag ook wel aangeduid als de Akte van Mannheim.
Rijncertificaat	Gangbare en in deze scriptie gehanteerde benaming voor het certificaat van onderzoek voor Rijnschepen.
Rijnrecht	Recht vallende onder de jurisdictie van de CCR.

Rijnvaart	De vaart op de Rijn, met inbegrip van de Waal en de Lek, die loopt van de middelste brug voor de haven van Basel tot aan Gorinchem en Krimpen aan de Lek.
Rijnvaartverdrag	Het Rijnvaartverdrag is het coördinatie-instrument dat van toepassing is op de Rijnvarenden onder Verordening 1408/71.
Rijnvaarverklaring	Een document van toelating van het schip waarmee wordt aangetoond dat het schip tot de Rijnvaart behoort.
Rijnvarende	Een nautisch bemanningslid op een schip met een Rijncertificaat dat met Winstoogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt.
Scheepspatent	Ouderwetse benaming voor het certificaat van onderzoek voor Rijnvarenden.
Uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden (uitzonderingsovereenkomst)	Deze op basis van artikel 16 Verordening (EG) nr. 883/2004 gesloten overeenkomst maakt voor Rijnvarenden een uitzondering op de aanwijsregel bij werken in meerdere lidstaten van artikel 13 Verordening (EG) nr. 883/2004.
Uniecertificaat	Certificaat dat het schip voldoet aan de door de EU gestelde technische eisen

# 1. Inleiding

In deze scriptie beantwoord ik de onderzoeksvraag:

**Is het huidige belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor afzonderlijke toepasselijke regelgeving omtrent de sociale zekerheid voor Rijnvarenden nog te verdedigen gezien de juridische ontwikkelingen omtrent deze documenten?**

De aanleiding hiervoor is de rapportage van Een Vandaag over naheffingsaanslagen sociale premies opgelegd aan matrozen in de internationale binnenvaart over de Rijn.<sup>1</sup> Rederij Hartog S.A. had de sociale premies voor onder andere matroos Maarten in Luxemburg afgedragen terwijl dit op grond van de toewijzingsregels uit de uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden (hierna: uitzonderingsovereenkomst) in Nederland had moeten. Matroos Maarten was gezien de uitzonderingsovereenkomst een Rijnvarende. Een Rijnvarende is:

*een werknemer of zelfstandige, 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 Herziene 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.<sup>2</sup>*

De uitzendingen van Een Vandaag trokken mijn aandacht omdat deze zich afspelen op het snijvlak van mijn werk bij de Belastingdienst en mijn huidige werk bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Vanuit de ILT ben ik bekend met het Rijnrecht en vergader ik bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De CCR is de oudste internationale organisatie. De CCR is in 1815 door het Congres van Wenen ingesteld om de vrije scheepvaart op de Rijn veilig te stellen. De CCR brengt uniforme regelgeving voor de binnenvaart tot stand voor de CCR-lidstaten België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland die in het stroomgebied van de Rijn gelden. Er zijn reglementen voor technische eisen aan de schepen, bemanningseisen en politievoorschriften.<sup>3</sup> Deze reglementen zijn direct verbindend voor de CCR-lidstaten. Wanneer in deze scriptie wordt gesproken over Rijnvaart, Rijnregime, of Rijnrecht kan 'Rijn' gelezen worden als vallend onder de jurisdictie van de CCR.

---

<sup>1</sup> 'Een vandaag', AvroTros Nederland 1, 30 januari 2019 en 'Een vandaag', AvroTros Nederland 1, 31 januari 2019.

<sup>2</sup> Artikel 1 onder a van de uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden.

<sup>3</sup> Haak en de Savornin Lohman 2008, p. 8.

Matroos Maarten kreeg drie naheffingsaanslagen premies sociale verzekeringen van tezamen ruim 24.000 Euro. De uitzending van Een Vandaag leidde tot Kamervragen.<sup>4</sup> In de uitspraak van het Hof 's-Hertogenbosch zijn deze Kamervragen en de beantwoording opgenomen.<sup>5</sup> De inmiddels failliete werkgever (detacheerder) van Maarten was ten onrechte uitgegaan de heffingsbevoegdheid van Luxemburg waar de premies voor werkgever en -nemer lager zijn. De lagere premies voor de sociale zekerheidswetgeving in bijvoorbeeld Luxemburg maakt vestiging aldaar aantrekkelijk.

De Sociale verzekeringsbank heeft gezien de uitzonderingsovereenkomst geconcludeerd dat de premieheffing voor de sociale zekerheidshoofden van Maarten Nederland toekomt. De Belastingdienst legt daarom een naheffingsaanslag premies op en neemt het standpunt in dat eventueel dubbele premieheffing niet kan worden hersteld door de Belastingdienst of belastingrechter. Hierdoor is de belanghebbende onderworpen aan de wetgeving van twee lidstaten. In haar uitspraken van 28 augustus 2019 besluit het Hof 's-Hertogenbosch echter wel tot verrekening.<sup>6</sup> In haar recente uitspraak van 7 mei jl. past dit Hof ook verrekening toe.<sup>7</sup>

Het debat over deze kwestie is nog actueel. Niet in alle vergelijkbare zaken is verrekening toegepast. In een aantal gevallen moeten de Rijnvarenden de in Luxemburg betaalde premie maar zelf terug zien te krijgen. In het algemeen overleg 'Socialeverzekeringspositie van grensarbeiders' van 5 maart 2020 wordt gevraagd om de invordering van de Rijnvarenden op te schorten.<sup>8</sup> Op verzoek van de Staatssecretaris heeft de Belastingdienst per 16 maart maatregelen genomen om tot nader bericht bij deze groep tijdelijk geen invorderingsmaatregelen te treffen.<sup>9</sup> De Staatssecretaris is in gesprek met Luxemburg over teruggave van de daar door de Rijnvarenden afgedragen premies.<sup>10</sup>

Een Rijnvarende, zoals Maarten, werkt op een schip met een certificaat bedoeld in artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte (hierna akte). Dit certificaat wordt afgegeven op grond van Reglement onderzoek schepen op de Rijn (RosR). Dit is het bewijs dat het schip voldoet aan de voorgeschreven technische eisen. Gangbare benamingen van dit document zijn scheepspatent, Rijncertificaat en certificaat van onderzoek. In deze scriptie wordt de term Rijncertificaat gebruikt.

Met de Rijnvaartverklaring werd vastgesteld dat de zetel van de exploitant van het schip waarop Maarten werkte in Nederland was. Daardoor valt Maarten onder de sociale zekerheidswetgeving van Nederland. De Rijnvaartverklaring is een document van toelating waarmee wordt aangetoond dat het schip tot de Rijnvaart behoort.<sup>11</sup>

---

<sup>4</sup> Kamervragen (aanhangsel) 2018/19, 2659.

<sup>5</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140 (2.9.) en ECLI:NL:GHSHE:2019:3141 (2.7.).

<sup>6</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140 (4.24.) en ECLI:NL:GHSHE:2019:3141 (4.26.).

<sup>7</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 7 mei 2020, ECLI:NL:GHSHE:2020:1472, (4.27.) ECLI:NL:GHSHE:2020:1478, (4.18.).

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2019-2020, 26834 nr. 48.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2019-2020, 26834 nr. 47.

<sup>10</sup> Brief regering, 1 juli 2020, 2020Z12901.

<sup>11</sup> Art. 2 lid 3 Herziene Rijnvaartakte.



De documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring spelen dus een rol om te bepalen of de uitzonderingsovereenkomst van toepassing is. In de vorige eeuw is aangevangen met Europeanisering van het Rijnrecht.<sup>12</sup> Het onderzoek naar het belang van deze documenten in het licht van rechtshistorische ontwikkelingen, is een nieuw onderdeel in de literatuur over de toepasselijke sociale wetgeving voor Rijnvarenden. Bovendien staan in publicaties over de uitzonderingsovereenkomst onvolkomenheden over het Rijnrecht. Zo staat in de *Cursus Belastingrecht* de betrokken landen foutief opgesomd.<sup>13</sup> In de vakstudie vinden we een onjuiste interpretatie van het toepassingsgebied van de *Herziene Rijnvaartakte*.<sup>14</sup> En passant vermeldt het Hof 's-Hertogenbosch in haar uitspraak dat de antwoorden van de Staatssecretaris op de Kamervragen onjuist zijn omdat deze over de situatie van voor 1 mei 2010 gaan.<sup>15</sup> Verduidelijking van het Rijnrecht draagt daarom ook bij aan het theoretisch kader van de uitzonderingsovereenkomst.

De onderzoeksvraag "Is het huidige belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor afzonderlijke toepasselijke regelgeving omtrent de sociale zekerheid voor Rijnvarenden nog te verdedigen gezien de juridische ontwikkelingen omtrent deze documenten?" beantwoord ik aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Welk onderscheid is er in de toewijzingsregels voor Rijnvarenden en niet-Rijnvarenden en wat betekent dit voor de toepasselijke sociale zekerheidswetgeving?
2. Wat is op basis van de jurisprudentie het huidige belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor de toepasselijke sociale zekerheidsregelgeving?
3. Wat zijn de rechtshistorische juridische ontwikkelingen omtrent de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring?

---

<sup>12</sup> Woehrling, Schirmann en Libera, p. 221.

<sup>13</sup> Van den Berg, Bourne, Van der Spek en Weerepas 2019, p. 88.

<sup>14</sup> Vakstudie *Nederlands Internationaal Belastingrecht*, Aant. 2.3.1. Definitie begrip Rijnvarenden (online, raadpleegdatum 11 december 2019): "Op grond van de artikelen 1, 2 en 3 van de *Herziene Rijnvaartakte* behoren naast de Rijn ook de Lek en zijn uitmondingen (zoals de IJssel, het Haringvliet en het Hollands Diep, de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg) tot het stroomgebied van de Rijn."

Nederland hield namelijk bij het tot stand komen van de akte vol dat de voortzetting van de Rijn in Nederland zich alleen uitstrekte over de Nederrijn en de Lek. Een belangrijk punt van onderhandeling was tot waar de conventionele Rijn liep. "Jusqu' à la mer" (tot aan de zee) werd door Nederland geïnterpreteerd in de zin dat de zee begon "daar waar de zee zich doet gevoelen". Dit betekende dat Nederland het Rijnregime aan de stroomafwaartse zijde van Krimpen aan de Lek niet erkende met als doel om daar alle heffingen en belastingen voor de scheepvaart te laten bestaan. Het Rijnregime, zo staat nu in de Franse vertaling van artikel 1 van de *herziene Rijnvaartakte* vermeld, geldt tot "Jusqu' à la pleine mer" (daar waar de zee zich doet gevoelen), waarbij het bijvoeglijke naamwoord 'pleine' speciaal voor Nederland erin is gezet. Dit betekent dat tot op de dag van vandaag de bevoegdheid van de CCR ophoudt bij Gorinchem en Krimpen aan de Lek. Corstens en Groenhuijsen 2000, P. 41 e.v.

<sup>15</sup> Kamervragen (aanhangsel) 2018/19, 2659 en Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140 (4.18).

### Ad. 1 onderscheid voor bemanning op de internationale binnenvaart

In hoofdstuk 2 ga ik nader in op de regelgeving omtrent sociale zekerheid voor de bemanning in de internationale binnenvaart. Dit hoofdstuk beschrijft het theoretisch kader over de toewijzingsregels. Ingegaan wordt op het van toepassing zijn van de uitzonderingsovereenkomst in plaats van de Europese basisverordening voor sociale zekerheid (EG) 883/2004 (hierna EU-basisverordening), de uitwerking van de toewijzingsregels in beide gevallen en de rol van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring hierbij. Uit dit vergelijkingsonderzoek volgt het onderscheid in sociale zekerheid tussen Rijnvarenden en niet-Rijnvarenden.

### Ad 2 huidige belang van Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor de sociale zekerheidswetgeving

Om het antwoord op de tweede vraag te vinden voer ik een jurisprudentieonderzoek uit (hoofdstuk drie). Voor het jurisprudentieonderzoek analyseer ik de op rechtspraak.nl met de zoekterm 'Rijnvarende' gevonden voor het onderzoek relevante hoger beroepen van 1 januari 2016 tot 1 juli 2020.

### Ad. 3 juridische ontwikkelingen omtrent de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring

Voor het antwoord op de derde vraag voer ik een rechtshistorisch onderzoek uit naar de Rijnregels over het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring (hoofdstuk vier). Het Herziene Rijnvaartverdrag van 17 oktober 1868, meestal aangeduid met de "Akte van Mannheim" vormt nog steeds de rechtsgrondslag van de CCR. Niet alleen deze akte is meerdere malen aangepast ook de reglementen hebben een ontwikkeling doorgemaakt. In de vorige eeuw wordt gestart met een Europeanisering van de reglementen. In het vierde hoofdstuk ga ik na wat deze ontwikkeling betekent voor de band van het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring met de Rijnvaart.

In hoofdstuk vijf beantwoord ik de onderzoeksvraag. In dit hoofdstuk staan ook de conclusies en aanbevelingen aangaande de afzonderlijke toepasselijke regelgeving omtrent de sociale zekerheid voor Rijnvarenden.

## 2. Toewijzingsregels internationale binnenvaart

### 2.1. Inleiding toewijzingsregels binnenvaart

Bemanningsleden in de internationale binnenvaart verrichten grensoverschrijdende arbeid. Daardoor kunnen verschillende landen, op grond van hun nationale wetgeving, belasting en premies voor sociale verzekeringen innen via de werkgever of van de werknemer. Om dubbele premieheffing te voorkomen is er een coördinerend systeem van wetgevingen van sociale zekerheid tussen landen gesloten. In 1949 werd het Verdrag sociale zekerheid Rijnvarenden (hierna: Rijnvaartverdrag) aangenomen.<sup>16</sup> Pas later werden er multilaterale verdragen op Europees niveau over grensoverschrijdende arbeid gesloten.<sup>17</sup> Het Rijnvaartverdrag had voorrang boven de Verordening (EG) 1408/71.<sup>18</sup> Vanaf 1 mei 2010 geldt de EU-basisverordening. Deze verordening kent geen voorrangsregel meer voor het Rijnvaartverdrag maar biedt wel de mogelijkheid om de uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden (hierna: uitzonderingsovereenkomst) te sluiten.<sup>19</sup> De CCR-lidstaten, Luxemburg en Liechtenstein hebben hier gebruik van gemaakt. Hierdoor zijn er voor de binnenvaart twee regimes, de EU-basisverordening en de uitzonderingsovereenkomst.

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de toewijzingsregels voor de sociale zekerheidswetgeving in de EU-basisverordening en haar belangrijkste begrippen. Vervolgens komt de vraag aan de orde wanneer de uitzonderingsovereenkomst in uitzondering op de EU-basisverordening geldt. Paragraaf 2.3. beschrijft de toewijzingsregels en de belangrijkste begrippen van de uitzonderingsovereenkomst. Afgesloten wordt met een vergelijking tussen uitkomsten van de EU-basisverordening en de uitzonderingsovereenkomst.

### 2.2. EU-basisverordening sociale zekerheid

De inrichting van de sociale zekerheid is binnen de EU een exclusieve bevoegdheid van de lidstaten. Om ervoor te zorgen dat deze bevoegdheid niet belemmerend werkt voor het vrij verkeer van werknemers zijn er binnen de EU twee verordeningen van toepassing de basisverordening en de toepassingsverordening. De verordening heeft als uitgangspunt het werklandbeginsel.<sup>20</sup> De regels ten aanzien van premieheffing voor personen die in twee of meer lidstaten werken staan in artikel 13 EU-basisverordening.<sup>21</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen personen in loondienst en personen die - anders dan in loondienst - in twee of meer lidstaten werken. Vanaf 1 juni 2012

---

<sup>16</sup> Woehrling, Schirmann en Libera, p. 183.

<sup>17</sup> Op 1 januari 1959 zijn de eerste verordeningen in werking getreden. Dit waren Verordening nr. 3 en nr. 4., opgevolgd door Verordening (EG) 1408/71. Nadat deze verordening op 1 oktober 1972 in werking trad is in artikel 6 van deze verordening duidelijk aangegeven dat voor werknemers die gelden als Rijnvarenden de verordening niet gold.

<sup>18</sup> Artikel 7 (EG) 1408/71.

<sup>19</sup> Artikel 16 EU-basisverordening

<sup>20</sup> Toelichting op de Europese toepassingsverordening voor sociale zekerheid 2010, p. 7.

<sup>21</sup> De specifieke regels in Verordening (EG) 1408/71 voor substantiële werkzaamheden en werknemers in het internationale vervoer zijn niet opgenomen in de EU-basisverordening. Dat betekent dat dezelfde algemene bepalingen die van toepassing zijn op werknemers die in twee of meer landen werken, ook van toepassing zijn op werknemers in het internationale vervoer.

vallen de landen van de EER ook onder de reikwijdte van de Verordening.<sup>22</sup> Met Zwitserland - geen lid van de EU of de EER - is een aparte overeenkomst gesloten, waardoor Zwitserland vanaf 14 april 2012 ook onder de reikwijdte van de EU-basisverordening valt.<sup>23</sup>

De uitgangspunten voor dit onderzoek zijn:

- o Er is altijd sprake van werkzaamheden in twee of meer staten zoals bedoeld in artikel 14 lid 5 van de Europese toepassingsverordening voor sociale zekerheid (EG) 987/2009 (hierna EU-toepassingsverordening).<sup>24</sup>
- o Er is geen sprake van meerdere loondienstbetrekkingen of anders dan loondienstsituaties en geen combinaties van loondienstbetrekkingen en anders dan loondienst, de varianten met meer dan één werkgever of opdrachtgever van artikel 13 EU-basisverordening blijven daarom buiten beschouwing.
- o De regels voor ambtenaren zijn niet relevant.

### 2.2.1. Toewijzingsregels EU-basisverordening sociale zekerheid

Artikel 13 lid 1 van de EU-basisverordening geven bijzondere aanwijzingsregels voor de persoon die in twee of meer lidstaten in loondienst werken. Het tweede lid van de EU-basisverordening geeft de regels voor personen die in één of meer lidstaten anders dan in loondienst werken. De nadere uitwerking voor de toepassing van artikel 13 EU-basisverordening staat in artikel 14 EU-toepassingsverordening.

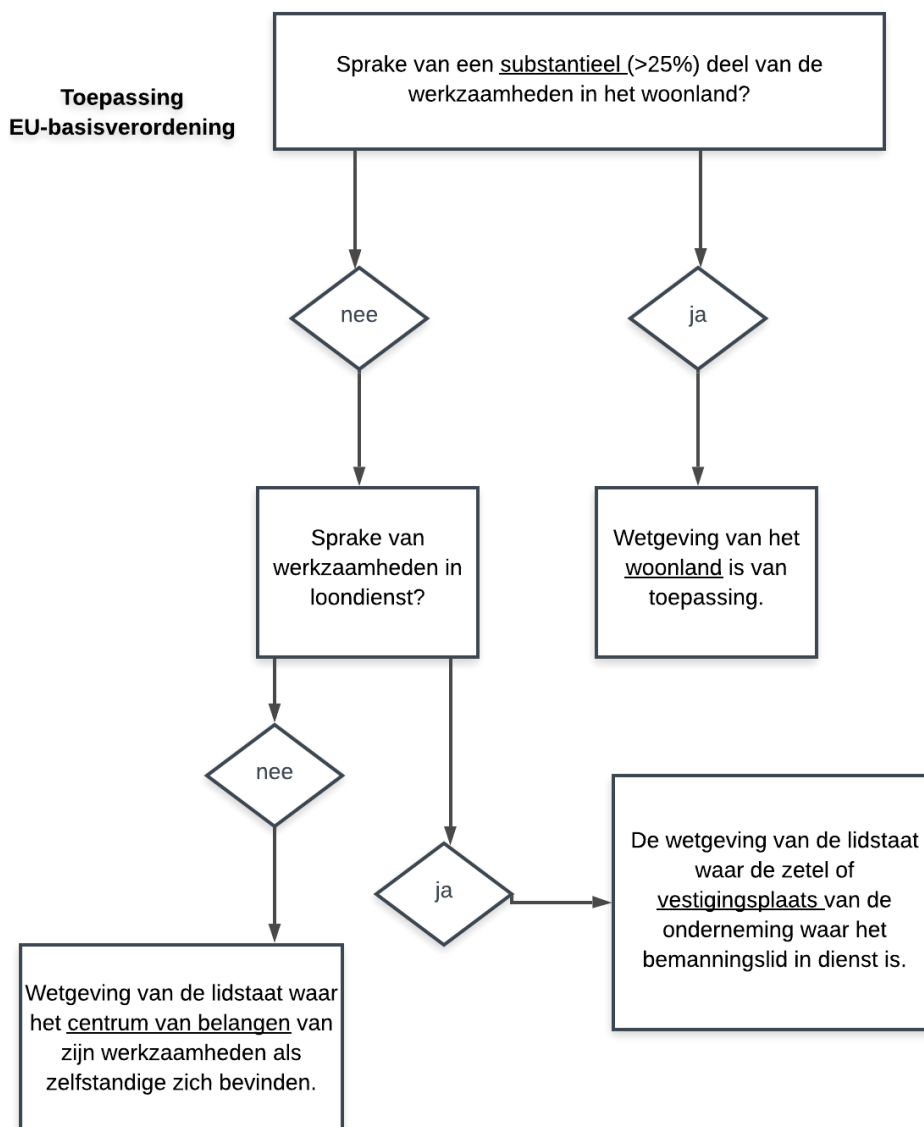
Bij 'in loondienst' en bij 'niet in loondienst' wordt eerst gekeken of er een substantieel deel van de werkzaamheden in de woonstaat wordt uitgevoerd. Als dat niet zo is valt degene die in loondienst werkt onder de wetgeving van het land waar de vestigingsplaats van de werkgever is. Bij 'niet in loondienst' wordt gekeken naar het centrum van belangen van de werkzaamheden. In schema 1 is dit weergegeven.

---

<sup>22</sup> besluit van het gemengd comité van de EER van 1 juli 2011, nr. 76/2011, *PbEU* 2011 L 262 en *PbEU* 2012 C 394.

<sup>23</sup> Besluit nr. 1/2012 (2012/195/EU) wijziging Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Zwitserse Bondstaat, anderzijds, over het vrije verkeer van personen (coördinatie sociale zekerheidsstelsels).

<sup>24</sup> De EU-toepassingsverordening werkt de bepalingen van de EU-basisverordening verder uit en bevat procedurele voorschriften.



Schema 1: Schematische weergave toepassing EU-basisverordening bij grensoverschrijdende arbeid (geen Rijnvarende) o.b.v. tekst artikel 13 EU-basisverordening.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de onderstreepte begrippen.

### 2.2.2. Begrippen EU-basisverordening

Om vast te stellen of iemand een substantieel deel van zijn werkzaamheden in zijn woonland verricht, moet vaststaan waar hij woont en wat substantieel is. Wanneer er geen substantieel deel van de werkzaamheden in het woonland plaatsvindt, moet voor werkzaamheden in loondienst duidelijk worden waar de werkgever gevestigd is. Voor werkzaamheden anders dan in loondienst is het relevant om vast te stellen waar het centrum van belangen van de werkzaamheden zich bevindt. Het begrip substantieel wordt ingevuld door artikel 14, lid 8 en 10 EU-toepassingsverordening.

Dit artikel geeft indicatieve criteria voor:

- a) werkzaamheid in loondienst, de arbeidstijden/of de bezoldiging, en
- b) werkzaamheid anders dan in loondienst, de omzet, de arbeidstijd, het aantal verleende diensten en/of het inkomen.

Indien blijkt dat ten minste 25% van de arbeidstijd van een werknemer in de lidstaat van de woonplaats wordt besteed en of ten minste 25% van zijn loon in de lidstaat van de woonplaats wordt verdiend dan geldt dit als indicatie dat een substantieel deel van alle werkzaamheden van de werknemer in die lidstaat wordt verricht. Op grond van artikel 14 lid 10 EU-toepassingsverordening moet voor de vaststelling van de toepasselijke wetgeving ook rekening worden gehouden met de verwachte situatie.

De verordening (EG) 1408/71 bevatte nog specifiek regels voor werknemers in het internationale vervoer. Deze zijn niet overgenomen in de EU-basisverordening. Voor de beoordeling van wat substantieel is wordt binnen het internationaal vervoer arbeidstijd als het meest passende criterium beschouwd. Bij een verzoek voor een beslissing over de toepasselijke wetgeving, moet in redelijke mate worden aangetoond hoe de werkzaamheden zijn verdeeld in arbeidstijd in het woonland en arbeidstijd in andere lidstaten, bijvoorbeeld met dienstroosters, reisschema's of andere gegevens.<sup>25</sup> Zodra de beslissing over de toepasselijke wetgeving is genomen geldt dat deze in principe een periode van tenminste twaalf maanden daaropvolgend niet wordt herzien. De doelstelling hiervan is te zorgen voor rechtszekerheid en een zogenaamd jojo-effect te voorkomen.<sup>26</sup>

Het begrip woonplaats is gedefinieerd in artikel 1 j EU-basisverordening, het betreft "de plaats waar een persoon pleegt te wonen." Artikel 11 EU-toepassingsverordening geeft de criteria waarmee een woonplaats kan worden vastgesteld wanneer lidstaten hierover een meningsverschil hebben. De tekst is bewust flexibel gehouden, elk geval moet op zich worden beoordeeld.<sup>27</sup> Er moet rekening worden gehouden met alle relevante criteria, onder meer de criteria uit de EU-toepassingsverordening zijn. Komen de lidstaten aan de hand van deze criteria er niet uit, dan geeft het tweede lid aan dat de intentie van de betrokkene doorslaggevend is. Om misbruik te voorkomen, moet deze intentie wel blijken uit feiten en omstandigheden.<sup>28</sup>

De wetgeving van de vestigingsplaats of de zetel van de werkgever is van toepassing als vaststaat dat er geen sprake is van substantiële werkzaamheden door de werknemer in het woonland. Onder 'zetel of domicilie' wordt verstaan: 'daar waar de voornaamste beslissingen betreffende de onderneming worden genomen en waar de centrale bestuurstaken ervan worden uitgeoefend, artikel 14 lid 5 bis EU-uitvoeringsverordening'.<sup>29</sup> Wanneer een zelfstandige niet een substantieel

---

<sup>25</sup> Praktische gids 2013, p. 32-33.

<sup>26</sup> Praktische gids 2013, p. 37.

<sup>27</sup> Dit blijkt ook uit overweging 10 van de preambule van de toepassingsverordening. Daarin staat dat lidstaten moeten samenwerken om de woonplaats vast te stellen.

<sup>28</sup> Toelichting op de Europese toepassingsverordening voor sociale zekerheid 2010, p. 32.

<sup>29</sup> Verordening (EU) 465/2012 artikel 2, wijziging van de EU-uitvoeringsverordening. Er is aangesloten bij de Zaak C-73/06 Planzer Luxembourg, HvJ EU, 28 juni 2007, ECLI:EU:c:2007:397.

deel van zijn werkzaamheden verricht in het woonland geldt als criterium waar het centrum van belangen van zijn werkzaamheden zich bevindt. Artikel 14, lid 9 van Verordening 987/2009 geeft hier invulling aan. Criteria die een rol spelen zijn vaste en blijvende plaats van waaruit hij zijn werkzaamheden verricht, de gebruikelijke aard of de duur van de uitgeoefende werkzaamheden, het aantal verleende diensten, alsmede de intentie van de betrokkene zoals dit uit alle omstandigheden blijkt.

### 2.2.3. Conclusie toewijzingsregels EU-basisverordening

Voor betrokkenen die in meerdere landen werken geldt een uitzondering op het werklandbeginsel. Bij grensoverschrijdende werkzaamheden wordt er eerst getoetst of er een substantieel deel in het woonland wordt gewerkt. Wanneer een substantieel (>25%) deel van de werkzaamheden in het woonland wordt verricht is de sociale zekerheidswetgeving van het woonland van toepassing. Anders geldt de sociale zekerheidswetgeving van de lidstaat waar de vestigingsplaats van de werkgever is of het centrum van belangen van de werkzaamheden plaatsvindt.

## 2.3. De uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden

De CCR heeft in overleg met de Europese Commissie op grond van artikel 16 EU-basisverordening een uitzonderingsovereenkomst gesloten.<sup>30</sup> Als uitgangspunt bij de toewijzingsregels in deze overeenkomst geldt dat voor alle op het schip tewerkgestelde bemanning dezelfde sociale zekerheidswetgeving wordt aangewezen<sup>31</sup>. Alvorens de toewijzingsregels te beschrijven wordt ingegaan op de vraag wanneer de uitzonderingsovereenkomst van toepassing is in uitzondering op de EU-basisverordening. Daarna worden de toewijzingsregels schematisch weergegeven en wordt er ingegaan op de belangrijkste begrippen.

### 2.3.1. Toepassen uitzonderingsovereenkomst in plaats van de EU-basisverordening

De uitzonderingsovereenkomst is van toepassing op Rijnvarenden op het grondgebied van de ondertekenende staten. Rijnvarende wordt, zoals eerder vermeld, gedefinieerd in artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst. Kort samengevat is een Rijnvarende een bemanningslid op een schip met een Rijncertificaat dat met winstogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt. Alleen als er sprake op Rijnvarenden is de uitzonderingsovereenkomst van toepassing.

---

<sup>30</sup> Artikel 16 EU-basisverordening biedt lidstaten de mogelijkheid om op verzoek en in het belang van de betrokkenen de toepasselijke wetgeving in onderling overleg vast te stellen. De bevoegde autoriteiten van alle betrokken lidstaten moeten hiermee instemmen. Artikel 16 uitvoeringsverordening bevat de procedure.

<sup>31</sup> Niet varend personeel zoals boordpersoneel op cruiseschepen vallen niet onder de overeenkomst, artikel 1 overeenkomst.

### 2.3.2. Schematische weergaven toewijzingsregels uitzonderingsovereenkomst

De -onderneming waartoe het schip (met Rijncertificaat) behoort- is leidend bij de toepassing van de uitzonderingsovereenkomst. De onderneming hoeft geen eigenaar van het schip te zijn. Het gaat om degene die het schip daadwerkelijk exploiteert.

De uitzonderingsovereenkomst geeft toewijzingsregels voor:

- werknemer of zelfstandigen en
- schipper/eigenaar. Een schipper/eigenaar heeft het schip waarop hij werkt in eigendom en vaart het schip doorgaans samen met zijn echtgenote.

In deze paragraaf worden de toewijzingsregels ook in twee schema's weergegeven, namelijk een schema voor de werknemer of de zelfstandige en een schema voor de eigenaar/schipper. In paragraaf 2.3.3. wordt uitgebreid ingegaan op de begrippen Rijnvarenden, het Rijncertificaat en - de onderneming waartoe het schip- behoort. In onderstaand tekstvak zijn de begrippen ten behoeve van de leesbaarheid van de schema's kort omschreven.

Rijnvarende: een bemanningslid op een schip met een Rijncertificaat dat met winstogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt.

Bemanningslid: nautisch bemanningslid, hotelpersoneel valt dus niet onder de overeenkomst.

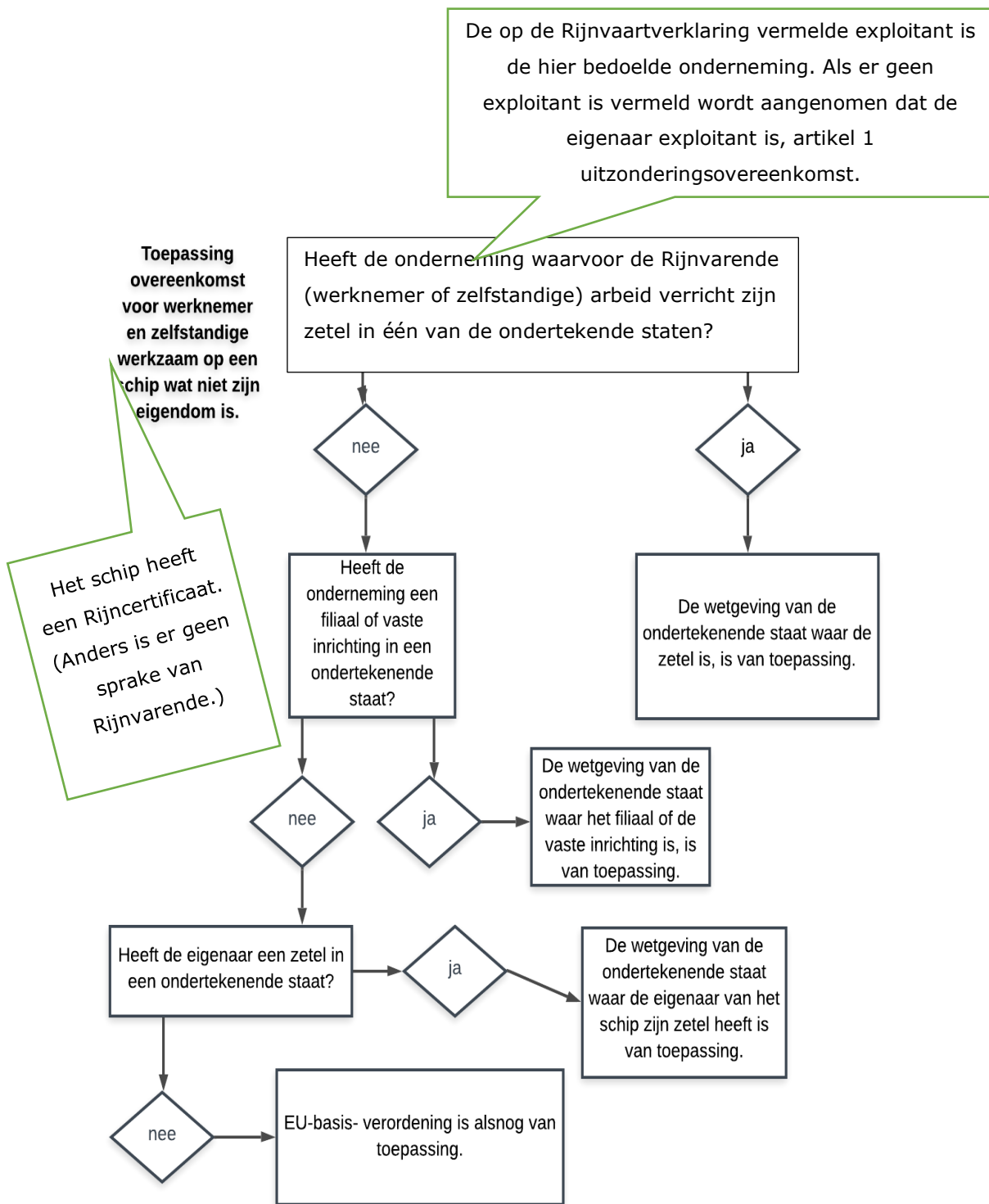
Rijncertificaat: certificaat dat het schip voldoet aan de door de CCR gestelde technische eisen.

Onderneming waartoe het schip behoort: de onderneming of vennootschap die het betrokken schip exploiteert, ongeacht of deze de eigenaar is van het schip.

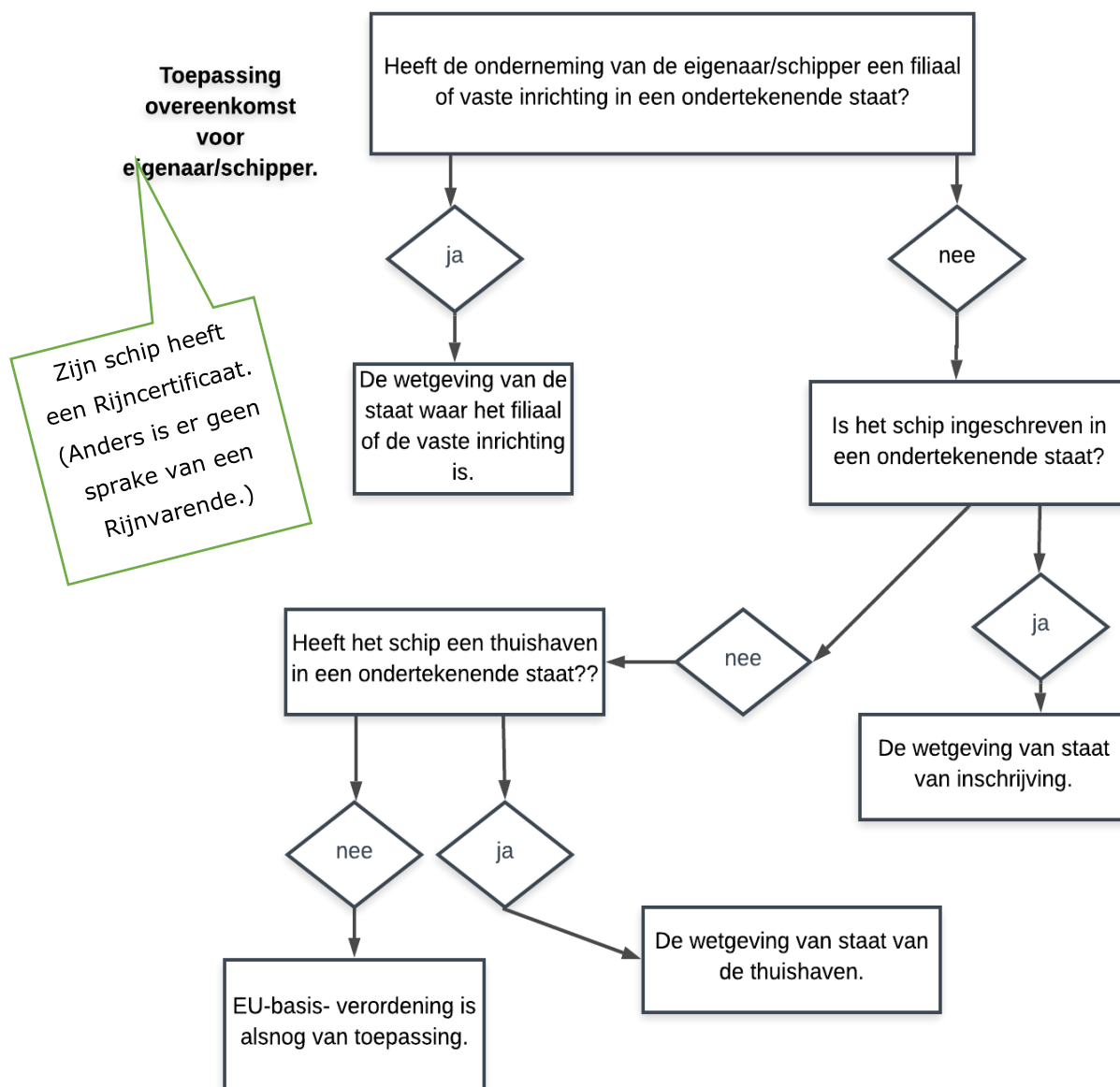
Rijnvaartverklaring: een document van toelating waarmee wordt aangetoond dat het schip tot de Rijnvaart behoort.

Uitgangspunt bij de schema's is dat er sprake is van Rijnvarenden.





Schema 2: Schematische weergave toepassing van de uitzonderingsovereenkomst voor in loondienst of als zelfstandige Rijnvarenden die arbeid op een schip met een Rijncertificaat verrichten o.b.v. tekst uitzonderingsovereenkomst.



Schema 3: Schematische weergave toepassing van de uitzonderingsovereenkomst voor Rijnvarenden schipper/eigenaar van een schip met een Rijncertificaat o.b.v. tekst uitzonderingsovereenkomst.

Uit de schema's blijkt dat de uitzonderingsovereenkomst uiteindelijk toch niet van toepassing hoeft te zijn voor een Rijnvarende. Dit komt omdat het Rijncertificaat niet voorbehouden is aan schepen met een inschrijving of thuishaven in één van de CCR-lidstaten. Er is ook geen voorwaarde voor de vestiging van de onderneming. Een in Roemenië ingeschreven schip van een Roemeense eigenaar met een onderneming in Roemenië komt in aanmerking voor een Rijncertificaat indien dit schip voldoet aan de daarvoor geldende technische eisen. De CCR vermeldt hierover op haar website:

*Elk schip op de Rijn moet over een certificaat van onderzoek beschikken. Dit certificaat wordt na een inspectie van het schip afgegeven door een Commissie van Deskundigen. Rijnvaartschepen kunnen dit certificaat bij een Commissie van Deskundigen naar vrije keuze aanvragen, ongeacht in welk land of de nationaliteiten die in het spel zijn.<sup>32</sup>*

### 2.3.3. Begrippen van de uitzonderingsovereenkomst

Het begrip Rijnvarende is gedefinieerd in artikel 1 onder a van de uitzonderingsovereenkomst, hieronder wordt verstaan:

*een werknemer of zelfstandige, 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 Herziene 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;*

Op grond van letter b worden personen die tijdelijk in dienst zijn genomen om de bemanning aan te vullen of te versterken ook als Rijnvarenden beschouwd.<sup>33</sup>

Uit definitie blijkt dat er alleen sprake is van Rijnvarenden op schepen voorzien van het certificaat bedoeld in artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte dat is afgegeven op grond van het Reglement onderzoek op de Rijn (Rosr), het Rijncertificaat. In Nederland is de afgifte van certificaten in de Binnenvaartwet (Bvw), -besluit (Bvb) en -regeling (Bvr) opgenomen. In hoofdstuk vier wordt ingegaan op de historische ontwikkeling van het Rijncertificaat en een vergelijking gemaakt met het Uniecertificaat waarmee ook kan worden aangetoond dat het schip technisch voldoet.<sup>34</sup> In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op het belang van het Rijncertificaat in de huidige jurisprudentie.

---

<sup>32</sup> <https://www.ccr-zkr.org/12020200-nl.html>, geraadpleegd 19 april 2020.

<sup>33</sup> Besluit Nr. 8 van Administratief centrum voor de sociale zekerheid van de Rijnvarenden, 3 oktober 2013, interpretatieve verklaring van artikel 1, n) van het Rijnvaartverdrag en van artikel 1, b van de uitzonderingsovereenkomst.

<sup>34</sup> Dit certificaat wordt afgegeven op basis van de Richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, Richtlijn (EU) 2016/1629.

In artikel 1 letter c van de uitzonderingsovereenkomst staat wat onder de uitdrukking 'de onderneming waartoe het schip behoort' wordt verstaan, namelijk:

*De onderneming of vennootschap 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 uitzonderingsovereenkomst 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.*

De Rijnvaartverklaring is leidend voor de vraag wie het schip exploiteert. Een Rijnvaartverklaring is verplicht voor deelname aan de Rijnvaart als er sprake is van bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen. In het volgende hoofdstuk wordt aan de hand van de jurisprudentie onderzocht welke rol de Rijnvaartverklaring speelt bij het vaststellen van de onderneming of vennootschap die het schip exploiteert. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de juridische ontwikkeling van de Rijnvaartverklaring.

#### 2.3.4. Conclusie toewijzingsregels uitzonderingsovereenkomst

De sociale wetgeving van één van de ondertekenende landen geldt indien er sprake is van een band van de 'onderneming waartoe het schip behoort' met één van de ondertekenende staten. Daarvoor worden voor de ondernemers met personeel en de schippers/eigenaren verschillende relaties genoemd. Deze relaties kennen een hiërarchie. Daarmee wordt voorkomen dat regels de wetgeving van meerdere landen aanwijst. Kenmerkend voor de uitzonderingsovereenkomst is dat in principe de gehele bemanning van het schip onder de sociale zekerheidswetgeving van hetzelfde land valt. Indien er geen relatie is, zal het alsnog op basis van de EU-basisverordening vastgesteld moeten worden van welk land de wetgeving van toepassing is. In onderstaande tabel staan de relaties om de sociale zekerheidswetgeving van het betreffende ondertekenende land toe te passen hiërarchisch weergegeven. Als de bovenste relatie niet van toepassing is wordt er naar de volgende gekeken enzovoort.

Werknemer of opdrachtnemer	Schipper/eigenaar
Land waar de zetel van de onderneming (exploitant) is.	
Land waar een filiaal of vaste inrichting van de onderneming (exploitant) is.	Land waar een filiaal of vaste inrichting is.
Zetel van de eigenaar van het schip.	
	Land waar het schip is ingeschreven.
	Land waar de thuishaven van het schip is.

Tabel 1: relaties om toepassing van de uitzonderingsovereenkomst te stellen

## 2.4. Consequenties toepassing basisverordening of uitzonderingsovereenkomst.

De eerste deelvraag van het onderzoek luidt:

Welk onderscheid is er in de toewijzingsregels voor Rijnvarenden en niet-Rijnvarenden en wat betekent dit voor de toepasselijke sociale zekerheidswetgeving?

Geconcludeerd kan worden dat de uitzonderingsovereenkomst en de EU-basisverordening door de verschillende toewijzingsregels verschillende uitkomsten kunnen hebben. De EU-basisverordening kijkt eerst of er een substantieel (>25%) deel van de werkzaamheden in het woonland plaatsvindt. Dan is de wetgeving van het woonland van toepassing anders de wetgeving van de lidstaat waar de vestigingsplaats van de onderneming is. Bij de toewijzingsregels van de uitzonderingsovereenkomst speelt het woonland geen enkele rol. De uitzonderingsovereenkomst wijst de wetgeving van de ondertekenende staat waar de zetel van de werkgever of de onderneming is. Indien de zetel van de onderneming zich niet in één van de ondertekenende landen bevindt wordt bij een werknemer of zelfstandige nagegaan of er sprake is van een filiaal of vaste inrichting in een ondertekenend land. Wanneer er sprake is van een eigenaar/schipper wordt, wanneer er geen zetel is in één van de ondertekenende landen, nagegaan of de plaats van inschrijving van het schip of de thuishaven van het schip in een ondertekenend land is. Alleen als de vestigingsplaats van de onderneming van de Rijnvarende en niet-Rijnvarende in hun woonland is, is de uitkomst hetzelfde, namelijk de wetgeving van het woonland is van toepassing.

De beperkte coördinatieopdracht uit artikel 47 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie brengt mee dat de EU-basisverordening niet raakt aan de materiële en formele verschillen tussen sociale zekerheidsregelingen van de lidstaat.<sup>35</sup> Dit betekent dat het ene stelsel voor- of nadeliger kan zijn dan het andere. Binnenvaartondernemingen zullen zich in landen met een voor de werkgever voordelig stelsel van sociale wetgeving zoals Luxemburg en Cyprus willen vestigen. Dit kunnen overigens schijnconstructies zijn die door de Belastingdienst worden bestreden.<sup>36</sup> De vraag of de uitzonderingsovereenkomst geldt is regelmatig het onderwerp van discussie zoals bijvoorbeeld in de eerder aangehaalde zaak van Rederij Hartog S.A.. In het volgende hoofdstuk wordt de analyse van de jurisprudentie over de vraag of de uitzonderingsovereenkomst of de EU-basisverordening van toepassing is beschreven. In het bijzonder is hierbij aandacht aan de in artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst genoemde documenten, namelijk: 'het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring' om het huidige belang van deze documenten vast te stellen.

---

<sup>35</sup> Klosse en Vonk, 2014 p. 369.

<sup>36</sup> 'Dubbel heffing Rijnvarenden taboe', Schuttevaer 29 augustus 2019, [www.schuttevaer.nl](http://www.schuttevaer.nl) (zoek op *Rijnvarenden*).



## 3. Jurisprudentie onderzoek

### 3.1. Inleiding jurisprudentieonderzoek

De uitzonderingsovereenkomst geldt voor Rijnvarenden op het grondgebied van de ondertekenende staten. Een Rijnvarende is een bemanningslid op een schip met een Rijncertificaat dat met winst oogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt. Om vast te stellen welke onderneming het schip exploiteert noemt de wettekst de Rijnvaartverklaring. In dit hoofdstuk wordt een antwoord gezocht op de tweede deelvraag: "Wat is op basis van de jurisprudentie het huidige belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor de toepasselijke sociale zekerheidsregelgeving?".

Ter beantwoording analyseer ik de op rechtspraak.nl gepubliceerde jurisprudentie, de hoger beroepen van 1 januari 2016 tot en met 1 juli 2020 over de vraag van welk land de sociale zekerheidswetgeving van toepassing is op Rijnvarenden. Op rechtspraak.nl gebruikte ik de zoekterm Rijnvarende. Jurisprudentie van voor 2016 en jurisprudentie in eerste aanleg heb ik betrokken bij verwijzingen in de vakliteratuur of in de geanalyseerde uitspraken. De jurisprudentie betreft geschillen met de Belastingdienst en met de Sociale verzekeringsbank (hierna: SVB).<sup>37</sup>

De Belastingdienst is belast met de collecterende functie van de sociale zekerheid.<sup>38</sup> De dienst heft de premies werknemers- en volksverzekeringen en int de inkomensafhankelijke bijdrage voor de Zorgverzekeringswet.<sup>39</sup> De SVB beantwoordt de vraag of een werknemer in Nederland verzekerd is geweest, hiervoor kijkt de SVB naar de verplichte verzekering voor Nederlandse socialezekerheidswetten. Ingevolge artikel 6 van de Algemene ouderdomswet (AOW) is iedere ingezetene verzekerd voor de volksverzekeringen. Daarvan zijn ingevolge artikel 6a van die wet uitgezonderd situaties waarin de verzekeringsplicht op grond van een verdrag of een besluit van een volkenrechtelijke organisatie aan een ander land toekomt. De SVB geeft ook A1-verklaringen indien er verzekeringsplicht in Nederland is.<sup>40</sup>

De jurisprudentie betreft werknemers in de binnenvaart die grensoverschrijdend werken, ingezetenen van Nederland zijn en die verzoeken om vrijstelling van de premieheffing omdat zij van mening zijn niet onder de sociale verzekeringswetgeving van Nederland te vallen. De jurisprudentie van de SVB gaat over de vraag of de belanghebbende onder de Nederlandse sociale zekerheidswetgeving valt.<sup>41</sup> Uiteraard hebben de verschillende rollen nauw met elkaar te maken.

---

<sup>37</sup> Bijlage 1 bevat het overzicht van de geanalyseerde jurisprudentie.

<sup>38</sup> Artikel 57 van de Wet financiering sociale verzekeringen.

<sup>39</sup> Klosse en Vonk, 2014, p.35.

<sup>40</sup> Van den Berg, Bourne, Van der Spek en Weerepas, 2019, p. 22.

<sup>41</sup> Ingevolge artikel 6 van de Algemene ouderdomswet (AOW) is iedere ingezetene verzekerd voor de volksverzekeringen. Daarvan zijn ingevolge artikel 6a van die wet uitgezonderd situaties waarin de verzekeringsplicht op grond van een verdrag of een besluit van een volkenrechtelijke organisatie aan een ander land toekomt.

In 2019 zijn er een aantal uitspraken gedaan waarbij de rolverdeling tussen de SVB en de Belastingdienst en de waarde van de A1-verklaring aan de orde komen.<sup>42</sup> In de jurisprudentie zijn drie regelmatig terugkerende rechtsvragen te onderscheiden met betrekking tot de Rijnvarenden, dit zijn:

1. Is de werknemer of zelfstandige een Rijnvarende?
2. Welke onderneming exploiteert het schip en waar is deze gevestigd?
3. Is er een E-101 of A1-verklaring afgegeven door een ander land dan het land waarvan de wetgeving van toepassing is op grond van de uitzonderingsovereenkomst, dan komt de vraag aan de orde welke betekenis aan deze verklaring wordt toegekend?<sup>43</sup>

De definitie van Rijnvarende is in de uitzonderingsovereenkomst hetzelfde als onder het Rijnvarendenverdrag. Het begrip 'onderneming die het schip exploiteert' is in artikel 1 opgenomen.<sup>44</sup> De in het onderzoek betrokken jurisprudentie over de vragen 1 en 2 kan daarom betrekking hebben op geschillen onder de uitzonderingsovereenkomst en het Rijnvarendenverdrag. De laatste rechtsvraag, de betekenis van een afgegeven E-101- of A1-verklaring is minder relevant voor de onderzoeksvraag maar maakt wel het verschil tussen het Rijnvarendenverdrag en de uitzonderingsovereenkomst en de rolverdeling tussen de SVB en de Belastingdienst duidelijk. Het blijkt dat de uitzonderingsovereenkomst een andere positie heeft dan het Rijnvarendenverdrag waardoor de jurisprudentie over de A1-verklaring binnen de context van dit onderzoek niet buiten beschouwing kan blijven. In de volgende paragraaf wordt daarom kort ingegaan op de jurisprudentie met betrekking tot de waarde van de A1-verklaring voor Rijnvarenden.

Paragraaf 3.3. beschrijft de jurisprudentie over de vraag of er sprake is van Rijnvarenden. Hierbij staat het belang van het Rijncertificaat centraal. De onderneming waartoe het schip behoort is de derde rechtsvraag in de jurisprudentie. Bij deze derde rechtsvraag komt de waarde van de Rijnvaartverklaring aan de orde.

Naast jurisprudentie over de drie genoemde rechtsvragen wordt er ingegaan op een uitspraak over de toepassing van de uitzonderingsovereenkomst wanneer de werkgever of bemanningslid in een niet ondertekenende staat van de uitzonderingsovereenkomst is gevestigd. Op basis van deze uitspraak heeft de SVB haar beleid namelijk aangepast en deze uitspraak heeft ook consequenties voor het belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring.<sup>45</sup> Tot slot staan in paragraaf 3.6. de conclusies van het jurisprudentieonderzoek.

---

<sup>42</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140 en ECLI:NL:GHSHE:2019:3141, Centrale Raad van Beroep, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140, Gerechtshof Den Haag, 3 september 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:2389 en ECLI:NL:RBDHA:2019:2390, Gerechtshof Amsterdam, 12 november 2019, ECLI:NL:GHAMS:2019:4619, Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, 10 december 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10718 en ECLI:NL:GHARL:2019:10719.

<sup>43</sup> o.a. Vakstudie Nederlands Internationaal Belastingrecht, Aant. 2.3. Overeenkomst Rijnvarenden (online, raadpleegdatum 11 december 2019), Van den Berg, Bourne, Van der Spek en Weerepas, 2019, p. 88.

<sup>44</sup> Het besluit nummer 5 behorende bij het Rijnvarendenverdrag over de nadere invulling van het begrip 'onderneming die het schip exploiteert' is geïmplementeerd in de uitzonderingsovereenkomst, het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden, 27 maart 1990, Besluit Nr. 5, [www.ccr-zkr.org/12060300-nl.html#04](http://www.ccr-zkr.org/12060300-nl.html#04) (permanente link).

<sup>45</sup> Rechtbank Zeeland-West-Brabant, 27 januari 2014, ECLI:RBZWB:2014:410



### 3.2. De A1-verklaring en de uitzonderingsovereenkomst

Met een A1-verklaring bevestigt het bevoegde orgaan van de lidstaat die deze verklaring afgeeft dat een gedetacheerde persoon onderworpen blijft aan de wetgeving van die lidstaat. In artikel 5 van de uitzonderingsovereenkomst wordt de SVB aangewezen als bevoegd orgaan dat A1-verklaringen (voorheen E101) kan afgeven aan individuele Rijnvarenden. In de jurisprudentie over de A1-verklaring in relatie tot Rijnvarenden gaat het ten eerste over de vraag of een reeds door een ander land afgegeven verklaring het alsnog toepassen van de uitzonderingsovereenkomst in de weg staat. Ten tweede speelt de vraag wat de waarde is van een A1-verklaring voor de belastinginspecteur bij het vaststellen van de aanslag premieheffing.

Het Europese Hof besliste onder de werkingssfeer van Verordening (EG) 1408/71 naar aanleiding van prejudiciële vragen dat een EU-lidstaat niet gebonden is aan een E101-verklaring die aan een Rijnvarende is afgegeven door een andere EU-lidstaat.<sup>46</sup> In de vakliteratuur wordt in het commentaar op deze stelling van het Europese Hof afgevraagd of deze zienswijze van kracht blijft onder de EU-basisverordening.<sup>47</sup> De conclusie dat voor Rijnvarenden besluiten van andere staten in de vorm van een A1-verklaring niet ter zake doende zijn lijkt onder de uitzonderingsovereenkomst niet langer meer op te gaan. In de conclusie van Advocaat Generaal, de heer R.E.C.M. Niessen, staat dat Nederland (i.c. de SVB) ook voor Rijnvarenden met de andere landen zal moeten afstemmen als er twijfel is in welk land een persoon verzekerd is voor de sociale zekerheidswetgeving.<sup>48</sup> De Hoge Raad volgt deze conclusie.<sup>49</sup>

Het Hof 's-Hertogenbosch volgt deze lijn. De SVB zal uiteindelijk aan de Nederlands ingezetene duidelijkheid moeten verschaffen en bij twijfel met andere landen afstemmen:

*In het kader van de sinds 1 mei 2010 geldende basis- en toepassingsverordening moeten Nederland en Luxemburg samen actief optrekken.*<sup>50</sup>

Het Hof 's-Hertogenbosch vermindert de aanslag om de dubbele heffing alsnog ongedaan te maken.<sup>51</sup> Het Hof Den Haag volgt echter voor een periode waarin de uitzonderingsovereenkomst al van kracht was de jurisprudentie over het verdrag.<sup>52</sup> Het Hof Amsterdam haalt in haar uitspraak van 12 november 2019 de uitspraken van 28 augustus 2019 aan, zij vindt deze niet vergelijkbaar met de voorliggende casus omdat er nu geen A1- of E101-verklaringen door belanghebbende zijn

---

<sup>46</sup> Europese Hof, 9 september 2015, ECLI:EU:C:2015:564 (4.10).

<sup>47</sup> V-N 2015/28.17

<sup>48</sup> Parket bij de Hoge Raad, 2 augustus 2018, ECLI:NL:PHR:2018:839 (4.5. Conclusie betreffende Rijnvarenden).

<sup>49</sup> Hoge Raad, 5 oktober 2018, ECLI:NL:HR:2018:1725 (5.6.3.).

<sup>50</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140 (4.24.) en Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3141 (4.26.).

<sup>51</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3140 (4.17) en Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 28 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3141 (4.17).

<sup>52</sup> Gerechtshof Den Haag, 3 september 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:2389 en ECLI:NL:RBDHA:2019:2390.

aangevraagd.<sup>53</sup> Er wordt door het Hof Arnhem-Leeuwarden een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de gevolgen van een verklaring onder het verdrag waarbij deze niet van belang is voor de vaststelling van de premieplicht in Nederland en onder de uitzonderingsovereenkomst waarbij afstemming bij twijfel nodig is.<sup>54</sup> Uit deze jurisprudentie blijkt dat de uitzonderingsovereenkomst een andere positie heeft dan het verdrag Rijnvarenden. Bij twijfel moet ook voor Rijnvarenden met het andere land worden afgestemd.

De Belastinginspecteur hoeft deze afstemming niet af te wachten. In het arrest van 5 oktober 2018 is aangegeven dat de Inspecteur een A1-verklaring van de SVB als uitgangspunt moet nemen, ongeacht of die onherroepelijk vaststaat.<sup>55</sup> Dit geldt ook voor Rijnvarenden.<sup>56</sup> De Inspecteur kan volgens het Hof Arnhem Leeuwarden, wanneer de belastingplichtige aan geen enkele staat een A1-verklaring gevraagd heeft, zelf op basis van de uitzonderingsovereenkomst de belastingplicht bepalen.<sup>57</sup> Daarmee wordt nogmaals bevestigd dat de Inspecteur en de belastingrechter de stellingname van de SVB moeten volgen en indien deze er niet is zelf stelling in de belastingzaak moet nemen. Wanneer de SVB later tot een ander oordeel komt is het aan de belanghebbende om op basis van Artikel 8.119 Awb herziening te vragen.<sup>58</sup> Hetzelfde geldt voor de spiegelbeeldsituatie dat de Belastingdienst later tot het oordeel komt dat de heffing toch aan Nederland toekomt:

*Mocht later blijken dat, nadat de SVB heeft beslist en de rechterlijke kolom van de sociale zekerheid (meermalen) is doorlopen, dat belanghebbende wel verzekerings- en premieplichtig is in Nederland voor de volksverzekeringen dan kan de inspecteur navorderen binnen de daarvoor geldende termijn.<sup>59</sup>*

In haar uitspraken van mei jl. neemt het Hof 's-Hertogenbosch de stelling in dat het moeten procederen in de sociale zekerheidskolom, de fiscale kolom en de civielrechtelijke kolom geen doeltreffende voorziening in rechte is die voldoet aan de normen van het Unierecht.<sup>60</sup> De belastingrechter besluit tot verrekening van de in Luxemburg geheven premies:

*Het hof zal de impasse doorbreken door op de voet van artikel 73, tweede lid, van de toepassingsverordening de in Luxemburg geheven premies te verrekenen met de geheven premie volksverzekeringen.<sup>61</sup>*

---

<sup>53</sup> Gerechtshof Amsterdam, 12 november 2019, ECLI:NL:GHAMS:2019:4619 (5.5.).

<sup>54</sup> Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, 27 augustus 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6927 (4.15) en Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, 27 augustus 2019, ECLI:NL:2019:6893 (4.15).

<sup>55</sup> Hoge Raad, 5 oktober 2018, ECLI:NL:HR:2018:1725 (5.4. – 5.5.4.).

<sup>56</sup> Parket bij de Hoge Raad, 2 augustus 2018, ECLI:NL:PHR:2018:839 (4.5. Conclusie betreffende Rijnvarenden).

<sup>57</sup> Gerechtshof Arnhem Leeuwarden, 10 december 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:10719 (4.3. – 4.6.).

<sup>58</sup> Hoge Raad, 5 oktober 2018, ECLI:NL:HR:2018:1725 (5.5.5.).

<sup>59</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 7 mei 2020, ECLI:NL:GHSHE:1476 (4.18)

<sup>60</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 7 mei 2020, ECLI:NL:GHSHE:2020:1472, (4.28) ECLI:NL:GHSHE:2020:1478, (4.19.).

<sup>61</sup> Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 7 mei 2020, ECLI:NL:GHSHE:2020:1472, (4.27.) ECLI:NL:GHSHE:2020:1478, (4.18.).

### 3.3. Rijnvarenden

Artikel 1 letter a van de uitzonderingsovereenkomst Rijnvarenden geeft de definitie van Rijnvarende:

*een werknemer of zelfstandige, 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 Akte, 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;*

Het certificaat bedoeld in artikel 22 van de Akte wordt afgegeven op grond van Reglement onderzoek schepen op de Rijn (RosR),. Dit is het bewijs dat het schip voldoet aan de voorgeschreven technische eisen. Andere gangbare benamingen van dit certificaat zijn scheepspatent, Rijncertificaat en certificaat van onderzoek. In deze scriptie wordt de term Rijncertificaat gebruikt.

In de definitie van Rijnvarende wordt als bijkomende eis gesteld dat het schip wordt gebruikt in de Rijnvaart. Voor het gebruik in de Rijnvaart is het vaste rechtspraak dat het voldoende is als het mede in de Rijnvaart wordt gebruikt.<sup>62</sup> De SVB volgt ook deze lijn.<sup>63</sup> Dit wordt ook bevestigd in de recente rechtspraak.<sup>64</sup> In deze paragraaf wordt ingegaan op het belang van het Rijncertificaat en in paragraaf 3.4. op het belang van de Rijnvaartverklaring ter beantwoording van de tweede deelvraag:

Wat is op basis van de jurisprudentie het huidige belang van de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring voor de toepasselijke sociale zekerheidsregelgeving?

---

<sup>62</sup> HR 9 december 2011, nr. 10/03927, BNB 2012/56 (concl. Van Ballegooijen, noot P. Kavelaars) en Hoge Raad, 11 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:CA0827.

<sup>63</sup> 'Artikel 16-overeenkomst voor rijnvarenden (SB2266)', Sociale verzekeringsbank 13 september 2016, [http://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_2266\\_20](http://puc.overheid.nl/doc/PUC_2266_20) (permanente link).

<sup>64</sup> Gerechtshof Den Haag, 6 maart 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:480 (7.2) en Centrale Raad van Beroep, 28 februari 2019, ECLI:NL:CRVB:2019:2797 (4.4.2. – 4.4.3.8).

### 3.3.1. Rijncertificaat harde eis voor kwalificatie Rijnvarende

De uitspraak van het Hof Amsterdam van 26 januari 2017 is het slotstuk van een langlopende procedure.<sup>65</sup> De uitspraak ziet op de vraag of er sprake is van een Rijnvarende. In artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst is voor de classificatie Rijnvarende als voorwaarde opgenomen dat het bemanningslid werkt op een schip met een Rijncertificaat. In deze zaak wordt door de rechtbank geoordeeld dat de belanghebbende een Rijnvarende is en daardoor onder de sociale zekerheidswetgeving van Nederland valt.<sup>66</sup> De rechtbank handhaaft de aanslag premieheffing.

In hoger beroep stelt de belanghebbende dat het schip in de betwiste periode niet is voorzien van een Rijncertificaat en dat hij daarom geen Rijnvarende is. Het Hof concludeert dat belanghebbende ook al werkt hij niet op een schip met een Rijncertificaat toch Rijnvarende is:<sup>67</sup>

*Vaststaat dat belanghebbende een werknemer is die, behorend tot het varend personeel, zijn beroepsarbeid verricht aan boord van een schip dat met winstoogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt. Artikel 1, eerste lid, onderdeel m, van het Rijnvarendenverdrag bepaalt dat het schip tevens dient te beschikken over een certificaat als bedoeld in artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte.*

*De Inspecteur heeft niet aannemelijk gemaakt dat het schip in het onderhavige jaar was voorzien van een geldig certificaat. Indien echter vaststaat dat een schip met winstoogmerk in de Rijnvaart wordt gebruikt, heeft te gelden dat het Rijnvarendenverdrag ook van toepassing is indien een geldig artikel 22 certificaat ontbreekt. Het enkele ontbreken van een certificaat mag er in deze situatie niet toe leiden dat de conflictregel die het Rijnvarendenverdrag geeft, niet meer van toepassing is. Dat voorschrift dient immers een ander doel dan dat van de conflictregel, aangezien het certificaat erop ziet dat het schip de nodige hechtheid en de vereiste uitrusting bezit voor de vaart op de Rijn. Belanghebbende komt daarom geen beroep toe op het ontbreken van een zodanig certificaat.*<sup>68</sup>

Het Hof wijkt hier af van de gangbare lijn in de jurisprudentie, namelijk dat een Rijncertificaat een vereiste is voor de classificatie van Rijnvarende. De HR weerlegt echter het standpunt dat ondanks het ontbreken van een Rijncertificaat sprake is van een Rijnvarende.<sup>69</sup> Hierbij verwijst de HR naar haar arrest van 11 oktober 2013 waarin het Hof dezelfde stellingname over het ontbreken van artikel 22 certificaat ingenomen.<sup>70</sup> De HR concludeert dat voor de kwalificatie Rijnvarende het vereist is dat het schip voorzien is van een Rijncertificaat.

---

<sup>65</sup> Gerechtshof Amsterdam, 26 januari 2017, ECLI:NL:GHAMS:2017:407 (verwijzingsarrest: Hoge Raad, 22 januari 2016, ECLI:NL:HR:2016:82).

<sup>66</sup> Rechtbank Den Haag, 16 september 2011, ECLI:NL:RBSCR:2011BT7152 (16).

<sup>67</sup> Zie ook het paragraaf 2.3.2. schematische weergave uitzonderingsovereenkomst

<sup>68</sup> Gerechtshof 's-Gravenhage, 19 juni 2012, ECLI:NL:GHSGR:2012:BX1594 (7.3.).

<sup>69</sup> Hoge Raad, 22 januari 2016, ECLI:NL:HR:2016:82 (3.2.).

<sup>70</sup> Hoge Raad, 11 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:CA0827 (3.3.1.).

In 2017 doet de CRVB een uitspraak over de vraag waar het personeel, Rijnvarenden, van een in Cyprus gevestigde onderneming zijn verzekerd. In deze uitspraak vallen mij enkele zaken op.<sup>71</sup> Ten eerste valt op dat niet ingegaan wordt op de vraag of hier überhaupt sprake is van Rijnvarenden zoals bedoeld in de uitzonderingsovereenkomst. Dit zou alleen kunnen wanneer voor elk van de 59 belanghebbenden wordt nagegaan op welk schip hij voerde en wie het betreffende schip exploiteerde.

Ten tweede is het weergegeven feit over de reactie van de SVB naar de Cypriotische advocaat vreemd omdat er over Rijnvarenden wordt gesproken en over het verrichten van een substantieel deel van de werkzaamheden in Nederland.<sup>72</sup> Substantieel speelt namelijk in de uitzonderingsovereenkomst geen rol en de classificatie Rijnvarenden is voor de EU-basisverordening niet van belang.

De Rechtbank gaat uit van de door belanghebbende aangegeven bedrijfsactiviteiten, namelijk het detacheren van dekpersoneel, zoals matrozen, stuurmannen, koks en kapiteins, op olie- en gastankers die varen op de Rijn en het verzoek om duidelijkheid over de vraag waar het personeel verzekerd is op grond van artikel 16 EU-toepassingsverordening.<sup>73</sup> Het derde wat opvalt is dat er geen onderscheid gemaakt wordt tussen de nautische bemanning waarop de uitzonderingsovereenkomst van toepassing is en het facilitaire personeel zoals koks die niet onder de uitzonderingsovereenkomst vallen.

Uiteindelijk concludeert de CRVB dat de SVB nieuwe besluiten moet nemen. Gelet op de aard van de betrokken problematiek acht de Raad het niet aangewezen om bij de uitspraak zelf in de zaak te voorzien.<sup>74</sup> Tegen de door de SVB genomen nieuwe besluiten is ook bezwaar en beroep ingesteld. Hierover wordt opnieuw geprocedeerd. Uit de uitspraak van de CRVB hierover blijkt dat de SVB nu wel in beeld heeft gebracht op welk binnenvaartschip elke betrokkene werkte, onder andere:

*Rijnvarendenovereenkomst - waren de betrokkenen die voeren op de [naam vaartuig 11], de [naam vaartuig 12] en de [naam vaartuig 13], Rijnvarenden?*<sup>75</sup>

---

<sup>71</sup> Centrale Raad van Beroep, 29 december 2017, ECLI:NL:CRVB:2017:4469.

<sup>72</sup> Centrale Raad van Beroep, 29 december 2017, ECLI:NL:CRVB:2017:4469 (1.5.).

<sup>73</sup> Rechtbank Noord-Nederland, 30 maart 2016, ECLI:NL:RBNNE:2016:1421 (1.1.).

<sup>74</sup> Centrale Raad van Beroep, 29 december 2017, ECLI:NL:CRVB:2017:4469 (6.1.).

<sup>75</sup> Centrale Raad van Beroep, 28 februari 2019, ECLI:NL:CRVB:2019:2797 (4.4.).

De CRVB haalt artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst aan en geeft expliciet het belang van het Rijncertificaat aan:

*In beginsel acht de Raad de aanwezigheid van zowel geldige certificaten als bedoeld in artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte als geldige verklaringen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de Herziene Rijnvaartakte voldoende om aan te nemen dat schepen niet alleen, in de zin van de Herziene Rijnvaartakte, tot de Rijnvaart behoren, maar ook, in de zin van de Rijnvarendenovereenkomst, in de Rijnvaart worden gebruikt.<sup>76</sup>*

Het eerder genoemde arrest van 11 oktober 2013 wordt ook in deze uitspraak aangehaald en het belang van het Rijncertificaat wordt onderstreept.<sup>77</sup>

De detacheerder krijgt doordat nagegaan wordt op welk schip er is gewerkt met zowel de toewijzingsregels van de EU-basisverordening als de toewijzingsregels van de uitzonderingsovereenkomst te maken. Uiteindelijk moet deze detacheerder afdragen voor de sociale zekerheidswetgeving in de landen Cyprus, Duitsland, België en Nederland.

### 3.3.2. Conclusie Rijnvarenden

De vraag of er op een schip met een Rijncertificaat wordt gewerkt is cruciaal voor de kwalificatie als Rijnvarende. Dit blijkt onder andere uit de recente uitspraak van de CRVB.<sup>78</sup> In het arrest van de HR van 2017 wordt dit ook bevestigd.<sup>79</sup> Beide rechterlijke instanties verwijzen naar het arrest hierover uit 2013.<sup>80</sup> Er is sprake van een Rijnvarende als er gewerkt wordt in een nautische functie aan boord van een schip met een Rijncertificaat tenzij het schip in het geheel niet in de Rijnvaart wordt gebruikt. Dit betekent dat het schip waarop gewerkt wordt een centrale plaats inneemt. Het Rijncertificaat, dat het schip aan de technische voorschriften voldoet, is bepalend voor de toepassing van de sociale zekerheidswetgeving. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de band met het vaargebied wat het certificaat vertegenwoordigt en de rechtshistorische ontwikkelingen hierin. De volgende paragraaf beschrijft het jurisprudentieonderzoek naar het huidige belang van de Rijnvaartverklaring.

---

<sup>76</sup> Centrale Raad van Beroep, 28 februari 2019, ECLI:NL:CRVB:2019:2797 (4.4.3.5.).

<sup>77</sup> Hoge Raad, 11 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:CA0827.

<sup>78</sup> Centrale Raad van Beroep, 28 februari 2019, ECLI:NL:CRVB:2019:2797

<sup>79</sup> Gerechtshof Amsterdam, 26 januari 2017, ECLI:NL:GHAMS:2017:407

<sup>80</sup> Hoge Raad, 11 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:CA0827.

### 3.4. Onderneming waartoe het schip behoort, de Rijnvaartverklaring

Ter inleiding op het jurisprudentieonderzoek over de betekenis van de Rijnvaartverklaring wordt eerst kort de huidige stand van zaken beschreven.<sup>81</sup> De Rijnvaartverklaring wordt genoemd in de omschrijving van het begrip 'de onderneming waartoe het schip behoort' wat is gedefinieerd in artikel 1 letter c van de uitzonderingsovereenkomst:

*de onderneming of vennootschap 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.*

In artikel 1 letter c staat dat voor de vaststelling van de onderneming de op de Rijnvaartverklaring vermelde gegevens maatgevend zijn. De bewijslast waar de onderneming gevestigd is ligt bij de inspecteur.<sup>82</sup> De onderneming waartoe het schip behoort is de onderneming voor wier rekening en risico het schip wordt geëxploiteerd en die de winst geniet die met het gebruik van het schip wordt beoogd.<sup>83</sup>

Wanneer de belanghebbende zich beroept op een afwijking van de in de AOW, ANW en AWBZ neergelegde hoofdregel dat een Nederlands ingezetene verzekerd is voor de volksverzekeringen, rust op hem de last de daarvoor van belang zijnde feiten te stellen en – in geval van gemotiveerde betwisting door de inspecteur – aannemelijk te maken.<sup>84</sup>

#### 3.4.1. De gegevens op de Rijnvaartverklaring

De Rijnvaartverklaring bevat de naam van de eigenaar van het schip en eventueel de naam van de exploitant. Een veel voorkomende situatie waarover wordt geprocedeerd is dat een belanghebbende in dienst is van bijvoorbeeld een Luxemburgs bedrijf en dat op de Rijnvaartverklaring geen exploitant staat of dat de eigenaar ook als exploitant is vermeld. Het Hof Den Haag concludeert in haar uitspraak van 22 maart 2016 dat de jurisprudentie over de Rijnvaartverklaring verkregen onder het verdrag ook onder de uitzonderingsovereenkomst van toepassing is op dezelfde omstandigheden.<sup>85</sup> Deze uitspraak gaat over een belanghebbende (X) die in Nederland woont en over 2011 vrijstelling voor de premies volksverzekeringen heeft geclaimd. X was dat jaar in dienstbetrekking bij C.S.A. gevestigd te D (Luxemburg). Het Binnenvaartschip A is

---

<sup>81</sup> o.a. Vakstudie Nederlands Internationaal Belastingrecht, Aant. 2.3. Overeenkomst Rijnvarenden (online, raadpleegdatum 11 december 2019), Van den Berg, Bourne, Van der Spek en Weerepas, 2019, p. 88.

<sup>82</sup> Hof Arnhem-Leeuwarden 18 februari 2014, nr 12/00411, V-N 2014/24.16.

<sup>83</sup> Hoge Raad, 9 december 2011, ECLI:NL:HR:2011:BQ2938.

<sup>84</sup> Hoge Raad, 24 oktober 2014, ECLI:NL:HR:2014:3016.

<sup>85</sup> Hoge Raad, 24 oktober 2014, ECLI:NL:HR:2014:3016, Gerechtshof Den Haag, 22 maart 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:791.(7.2.).

eigendom van B gevestigd in Nederland. De belastingdienst heeft deze vrijstelling afgewezen omdat B ook als exploitant op de Rijnvaartverklaring is vermeld. Het Hof haalt het arrest van 24 oktober 2014 over de redelijke verdeling van de stelplicht en bewijslast aan.<sup>86</sup> Het Hof stelt dat:

*De Overeenkomst, welke geldt met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2010, bevat exclusieve aanwijsregels voor werknemers en zelfstandigen die op grond van de Overeenkomst als Rijnvarende kunnen worden aangemerkt.*<sup>87</sup>

Het Hof concludeert:

*Gelet op de onweersproken stelling van de Inspecteur dat voor het schip een Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 1, aanhef en onder c van de Overeenkomst is afgegeven waarop Scheepvaartbedrijf [B] als exploitant staat vermeld, moet het er voor gehouden worden dat dit scheepvaartbedrijf de onderneming is waartoe het schip behoort in de zin van de Overeenkomst aan boord waarvan belanghebbende in 2011 zijn beroepsarbeid heeft verricht.*<sup>88</sup>

Het jurisprudentieonderzoek wijst uit dat de bewijslastverdeling zoals verwoord in het arrest van 24 oktober 2014 nog steeds leidend is. In de onderzochte jurisprudentie is de vraag wie de exploitant is veelvuldig onderwerp van geschil, er wordt altijd overeenkomstig dit arrest besloten.<sup>89</sup> Dit betekent dat wanneer er geen exploitant of de Nederlandse eigenaar als exploitant staat vermeld, de sociale zekerheidswetgeving van Nederland van toepassing is. Het Certificat d'Exploitant van bijvoorbeeld de Luxemburgse werkgever brengt hierin geen verandering.<sup>90</sup> Dit wil overigens niet zeggen dat er slechts marginaal wordt getoetst. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de uitspraak van het Hof Den Haag van 6 maart 2018. Alhoewel de Rijnvaartverklaring de eigenaar van het schip ook als exploitant vermeldt is de vraag wie de exploitant is toch in geding. Het Hof beoordeelt echter niet louter marginaal op basis van de Rijnvaartverklaring maar beoordeelt ook voor wiens rekening en risico wordt geëxploiteerd. De conclusie is dat de door de belanghebbende (eigenaar/schipper) aangegeven exploitant een vaste opdrachtgever is maar dat het risico bij de belastingplichtige blijft.<sup>91</sup>

Ook uit de uitspraak van dit Hof van 22 juni 2018 blijkt een meer dan marginale toetsing. Er is op de Rijnvaartverklaring geen exploitant vermeld. De belastingplichtige heeft diverse bescheiden overlegt om zijn standpunt te onderbouwen:

---

<sup>86</sup> Hoge Raad, 24 oktober 2014, ECLI:NL:HR:2014:3016.

<sup>87</sup> Gerechtshof Den Haag, 22 maart 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:791 (7.2.).

<sup>88</sup> Gerechtshof Den Haag, 22 maart 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:791 (7.4.).

<sup>89</sup> Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, 6 december 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:9811, Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 21 december 2017, ECLI:NL:GHSHE:2017:5844, ECLI:NL:GHSHE:2017:5847, ECLI:NL:GHSHE:2017:5848 en ECLI:NL:GHSHE:2017:5858, Gerechtshof Den Haag, 20 juni 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2058, Gerechtshof Amsterdam, 4 september 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:4752 en Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, 27 augustus 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6893.

<sup>90</sup> Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden, 27 augustus 2019, ECLI:NL:2019:6893 (4.10).

<sup>91</sup> Gerechtshof Den Haag, 6 maart 2018, ECLI:NL:HR:2018:1913 (7.3.).



*Bij de aanslagregeling: (1) loonstroken van de maanden januari tot en met december 2012 van [B] S.A.; (2) jaaropgave 2012 van [B] S.A.; (3) de Rijnvaartverklaring 24 november 2008 ten name van [Y] B.V. te [A] en (4) een certificaat van Onderzoek van de Commissie van Deskundigen te Rotterdam, opgemaakt op 31 augustus 2009 door [D] . In beroep heeft [belanghebbende] het volgende overgelegd: (5) een e-mailbericht van de Luxemburgse autoriteiten aan de Sociale Verzekeringsbank van 23 februari 2016 (met een vertaling van de Sociale Verzekeringsbank) en (6) een e-mailbericht van de Sociale Verzekeringsbank van 21 april 2016 aan de Luxemburgse autoriteiten.<sup>92</sup>*

De Rechtbank vindt dat hiermee niet aannemelijk is gemaakt dat de in Luxemburg gevestigde vennootschap exploitant is. In Hoger Beroep worden geen nieuwe feiten of omstandigheden aangevoerd. Het Hof volgt de beslissing van de rechtbank. Er is geen tegenbewijs dat de eigenaar niet de exploitant is. Het Hof volgt derhalve de vaste jurisprudentie dat als er geen exploitant op de Rijnvaartverklaring vermeld is, ervan uit mag worden gegaan, behoudens tegenbewijs, dat de eigenaar de exploitant is.<sup>93</sup>

Het Hof van Amsterdam benadrukt dit in haar uitspraak van 4 september 2018. Het Hof stelt echter in deze uitspraak dat deze gegevens wel voor tegenbewijs vatbaar zijn:

*Op de partij die stelt dat in afwijking van deze vermelding op de Rijnvaartverklaring de onderneming van een andere persoon of entiteit moet worden aangemerkt als de onderneming die het schip exploiteert, rust dan de last de feiten en omstandigheden te stellen en aannemelijk te maken die tot deze conclusie leiden.<sup>94</sup>*

#### 3.4.2. Conclusie exploitant en status Rijnvaartverklaring

De Rijnvaartverklaring speelt een cruciale rol bij het vaststellen welke onderneming het schip exploiteert. Wanneer alleen de in Nederland gevestigde eigenaar is vermeld en er geen exploitant op de Rijnvaartverklaring staat, is het aan de belanghebbende om aan te tonen dat zijn in het buitenland gevestigde werkgever ook de exploitant van het schip is. De middelen die een belanghebbende daarvoor heeft zijn echter beperkt. Daarentegen beschikt de belastinginspecteur over aangiftes van de eigenaar om na te gaan of er exploitatieresultaten zijn behaald. Wanneer de inspecteur niet aannemelijk maakt dat de vermelde eigenaar ook de exploitant is faalt de belanghebbende vaak evenzeer hierin en wordt gesteld dat de op de vermelde Rijnvaartverklaring

---

<sup>92</sup> Gerechtshof Den Haag, 22 juni 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2058 (1.6. en 1.7.).

<sup>93</sup> Gerechtshof Den Haag, 22 juni 2018, ECLI:NL:GHDHA:2018:2058, (6.6.).

<sup>94</sup> Gerechtshof Amsterdam, 4 september 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:4752 (4.1.8.).

gegevens leidend zijn. De belanghebbende valt dan onder de Nederlandse sociale zekerheidswetgeving.

### 3.5. Vestiging van werkgever in een niet-ondertekenende staat

In de uitspraak van 27 januari 2014 komt de rechtbank tot de conclusie dat de uitzonderingsovereenkomst niet een even sterke werking heeft als het Rijnvaartverdrag.<sup>95</sup> De SVB heeft zich primair op het standpunt gesteld dat op grond van artikel 16 van de Verordening de Nederlandse sociale verzekeringswetgeving op eiser die in loondienst van een Cyprische firma werkt van toepassing is. De rechtbank overweegt hieromtrent als volgt:

*Op grond van artikel 7, tweede lid, aanhef en onder a, van de Verordening (EG) 1408/71 prevaleerde het Rijnvarendenverdrag boven die Verordening. In de thans geldende Verordening is in artikel 8 bepaald dat de Verordening voorgaat op alle andere verdragen inzake sociale zekerheid. Het Rijnvarendenverdrag heeft na de inwerkingtreding van de Verordening hierdoor dan ook aan betekenis ingeboet. De vervolgens op grond van artikel 16 vastgestelde Overeenkomst heeft dan ook een andere status dan het Rijnvarendenverdrag voorheen had onder de Verordening (EG) 1408/71. De Overeenkomst prevaleert naar het oordeel van de rechtbank op grond van artikel 8 van de Verordening niet boven de Verordening.<sup>96</sup>*

De rechtbank is van mening dat artikel 16 van de EU-basisverordening, de uitzonderingsovereenkomst dus, alleen aan de orde is voor de landen die de uitzonderingsovereenkomst hebben ondertekend. Dit sluit aan bij het standpunt wat ingenomen is over de afstemmingsverplichting op grond van de EU-toewijzingsverordening, zie paragraaf 3.2.. Naar aanleiding van de uitspraak van 27 januari 2014 heeft de SVB haar beleid aangepast:

*In geval een Rijnvarende woont in een EU-lidstaat niet zijnde een Rijnsoeverstaat, dan wel zijn werkgever is gevestigd in een niet-Rijnsoeverstaat, hanteert de SVB het volgende beleid. De SVB past de artikel 16-overeenkomst voor Rijnvarenden niet toe als de aanwijsregels van artikel 13 Verordening (EG) nr. 883/2004 de wetgeving van een niet-Rijnsoeverstaat aanwijzen. De SVB past deze overeenkomst wel toe op gevallen waarin de aanwijsregels van artikel 13 Verordening (EG) nr. 883/2004 de wetgeving van een Rijnsoeverstaat aanwijzen. In dat geval geldt de artikel 16-overeenkomst voor Rijnvarenden voor alle werkzaamheden die plaatsvinden op schepen die beschikken over een certificaat*

---

<sup>95</sup> Rechtbank Zeeland-West-Brabant, 27 januari 2014, ECLI:RBZWB:2014:410 (4.5.).

<sup>96</sup> Rechtbank Zeeland-West-Brabant, 27 januari 2014, ECLI:RBZWB:2014:410 (4.5.).

*als bedoeld in artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte, ongeacht de plek waar een schip zich in Europa bevindt.*<sup>97</sup>

Deze aangepaste werkwijze van de SVB bekennt mijn inziens dat er een 'paardensprong' tussen de EU-basisverordening en de uitzonderingsovereenkomst is gecreëerd. Eerst wordt gekeken of volgens de EU-basisverordening een niet in een Rijnsoeverstaat wonende werknemer, dan wel een werknemer werkzaam bij een niet in een ondertekenende staat gevestigde werkgever onder de wetgeving van een Rijnsoeverstaat valt. Indien dit het geval is wordt alsnog de uitzonderingsovereenkomst toegepast. Overigens vind ik de term Rijnsoeverstaat hier niet juist omdat mijn inziens bedoeld wordt de ondertekenende staten van de uitzonderingsovereenkomst. Bovendien lijkt met dit beleid door "*ongeacht de plek waar een schip zich in Europa bevindt*" voorbij te worden gegaan aan de bijkomende eis uit artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst dat het schip commercieel in de Rijnvaart moet worden gebruikt. Dit beleid heeft gevolgen voor de uitzonderingsovereenkomst. In wezen is artikel 4 lid 4 van de uitzonderingsovereenkomst in Nederland een loze letter geworden.<sup>98</sup>

### 3.6. Conclusie jurisprudentieonderzoek

Voor de begrippen 'Rijnvarenden' en 'de onderneming waartoe het schip behoort' is de lijn uit de jurisprudentie onder het verdrag nog geldend onder de uitzonderingsovereenkomst. Uit de jurisprudentie blijkt dat de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring ook onder de uitzonderingsovereenkomst cruciaal zijn om te bepalen van welk land de sociale zekerheidswetgeving van toepassing is. Het document Rijncertificaat is het bewijs dat het schip technisch voldoet aan de Rijnvoorschriften. Het Rijncertificaat wordt per schip afgegeven, dit betekent dus dat het schip waarop wordt gewerkt bepalend is voor het al dan niet toepassen van de uitzonderingsovereenkomst. Het schip moet wel, eventueel incidenteel, in de commerciële Rijnvaart worden gebruikt.

De Rijnvaartverklaring speelt een cruciale rol bij het vaststellen welke onderneming het schip exploiteert. Wanneer alleen de in Nederland gevestigde eigenaar is vermeld en er geen exploitant op de Rijnvaartverklaring staat, is het aan de belanghebbende om aan te tonen dat zijn in het buitenland gevestigde werkgever ook de exploitant van het schip is. Uit de jurisprudentie blijkt dat de belanghebbenden hierin meestal niet slaagt.

Uit het jurisprudentieonderzoek over de A1-verklaring blijkt dat de overgang van het verdrag naar de uitzonderingsovereenkomst een statuswijziging betekent. Voor de A1-verklaringen geldt nu dat

---

<sup>97</sup> 'Artikel 16-overeenkomst voor rijnvarenden (SB2266)', Sociale verzekeringsbank 13 september 2016, [http://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_2266\\_20](http://puc.overheid.nl/doc/PUC_2266_20) (permanente link).

<sup>98</sup> Artikel 4 lid 4 overeenkomst: Heeft de onderneming of vennootschap die het schip in kwestie exploiteert dat aan de voorwaarden overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 2 van 17 oktober 1979 bij de Herziane Rijnvaartakte voor het toebehoren tot de Rijnvaart voldoet, geen zetel, bijkantoor of permanente vertegenwoordiging op het grondgebied van een Ondertekenende Staat, dan geldt de wetgeving van de Ondertekenende Staat op wiens grondgebied zich de zetel van de eigenaar van het schip bevindt.

de afstemmingsregels uit de toepassingsverordening ook voor Rijnvarenden gevolgd moeten worden. Uit de jurisprudentie over een werknemer of werkgever gevestigd in een niet ondertekenende staat blijkt ook dat de uitzonderingsovereenkomst een andere positie heeft dan het verdrag. De SVB heeft hier haar beleid op aangepast hetgeen betekent dat eerst wordt gekeken of men volgens de EU-basisverordening onder de sociale zekerheidswetgeving van één van de ondertekenende staten valt. Zo niet dan komt men niet aan artikel 16 (de uitzonderingsovereenkomst) van de EU-basisverordening toe ongeacht wat op de Rijnvaartverklaring is vermeld.

Deze conclusie illustreer ik met een voorbeeld. Een Roemeen is in dienst van een Cypriotische werkgever tevens exploitant op een schip met een Rijncertificaat waarvoor ook een Rijnvaartverklaring is afgegeven waarop een Nederlandse eigenaar vermeld is die een zetel in Nederland heeft. De Roemeen verricht geen werkzaamheden in Roemenië zelf. Hij vaart op een vast traject van Nederland naar Zwitserland en weer terug. Met toepassing van de uitzonderingsovereenkomst zou de Roemeen onder de Nederlandse sociale zekerheidswetgeving vallen, op basis van lid 4 van artikel 4 van de uitzonderingsovereenkomst:

*Heeft de onderneming of vennootschap die het schip in kwestie exploiteert dat aan de voorwaarden overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 2 van 17 oktober 1979 bij de Herziened Rijnvaartakte voor het toebehoren tot de Rijnvaart voldoet, geen zetel, bijkantoor of permanente vertegenwoordiging op het grondgebied van een Ondertekenende Staat, dan geldt de wetgeving van de Ondertekenende Staat op wiens grondgebied zich de zetel van de eigenaar van het schip bevindt.*

Nu eerst wordt gekeken waar de Roemeen volgens de EU-basisverordening is verzekerd komt men niet aan de uitzonderingsovereenkomst toe omdat hij volgens de EU-basisverordening onder de sociale zekerheidswetgeving van Cyprus zou vallen.

De uitzonderingsovereenkomst onder de EU-basisverordening heeft dus niet dezelfde waarde als het verdrag. Er is een verschuiving van de Rijnregelgeving naar EU-regelgeving. Een tendens die ook waar te nemen is in de historische ontwikkeling van de regelgeving over het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring. In het volgende hoofdstuk wordt hier op ingegaan.

## 4. De historie van het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring

Uit het jurisprudentieonderzoek is gebleken dat de documenten Rijnvaartcertificaat en Rijnvaartverklaring nog steeds van groot belang zijn voor de vraag of de uitzonderingsovereenkomst van toepassing is en wie het schip dan exploiteert. De oprichting van de CCR betekende regularisatie van de binnenvaart ver voor de oprichting van internationale samenwerkingsverbanden zoals de EU en haar voorlopers. In de 20<sup>e</sup> eeuw is regularisatie van de vervoerssector ook voor de EU een belangrijk onderwerp geworden.<sup>99</sup> De eerste richtlijnen op deze gebieden verschijnen aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Hierbij wordt rekening gehouden met de bijzondere positie van de CCR. De CCR heeft al bij de oprichting van de EGKS te kennen gegeven dat de Rijnstatus behouden moest blijven.<sup>100</sup>

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de originele doelen van het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring en de band met de Rijnvaart en de ontwikkelingen hieromtrent om antwoord te geven op de deelvraag:

Wat zijn de juridische ontwikkelingen omtrent de documenten Rijncertificaat en Rijnvaartverklaring?

Deze vraag wordt aan de hand van een rechtshistorisch onderzoek beantwoord. Eerst wordt ingegaan op de ontwikkelingen omtrent het Rijncertificaat daarna op de ontwikkelingen omtrent de Rijnvaartverklaring.

### 4.1. Het Rijncertificaat

Een binnenvaartschip mag alleen in de Rijnvaart worden gebruikt als deze voldoet aan de wettelijk gestelde technische eisen, artikel 22 van de akte. In dit artikel staat ook dat dit moet worden aangetoond met een Scheepspatent (Rijncertificaat). Dit is het scheepspatent waar artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst naar verwijst. De CCR heeft nautisch-technische regels voor de schepen voorgeschreven. Het eerste reglement, onderzoek schepen op de Rijn, dateert van 1905.<sup>101</sup> Het Rijncertificaat was vereist om in het stroomgebied van de Rijn te mogen varen. Pas aan het eind van de vorige eeuw werden stappen gezet om ook schepen met een ander certificaat toe te laten in de Rijnvaart.

---

<sup>99</sup> Met het in werking treden van het verdrag van Rome had de kwestie van de door beide organisaties bezeten juridische bevoegdheden een verstorende werking op de betrekkingen. Volgens de Europese Commissie gaf de nieuwe communautaire orde bevoegdheid aan de organen van de EU om het gemeenschappelijk transportbeleid, inclusief binnenvaart, te regelen.

<sup>100</sup> Woehrling, Schirmann en Libera, 213.

<sup>101</sup> Parket bij de Hoge Raad, 19 april 2013, ECLI:NL:PHR:2013:CA0827 (5.3).

#### 4.1.1. Technische eisen binnen de Europese Unie en erkenning Rijncertificaat

Met de Richtlijn inzake de wederzijdse erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen zet de EU in 1972 de eerste stap tot harmonisering. Deze richtlijn erkent het Rijncertificaat in de binnenvaart in de Gemeenschap.<sup>102</sup> In Nederland wordt de richtlijn geïmplementeerd in het Binnenschepenbesluit. Er is echter geen sprake van wederzijdse erkenning. Voor de Rijnvaart blijft het Rijncertificaat vereist.

Op 4 oktober 1982 wordt de richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen vastgesteld.<sup>103</sup> Met deze richtlijn wordt het communautair scheepsattest voor binnenschepen ingevoerd. De algemene erkenning van het Rijncertificaat wordt met deze richtlijn enigszins ingeperkt door voor specifieke omstandigheden een aanvullend communautair certificaat te eisen. Nederland eist dit voor de zone 2 (vaargebied met invloed van de getijden).<sup>104</sup>

Met de richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad wordt een volgende stap voor erkenning gezet.<sup>105</sup> In de overwegingen van de Raad bij deze richtlijn staat:

*In de technische voorschriften die in de bijlagen van Richtlijn 82/714/EEG zijn opgenomen, zijn grotendeels de bepalingen van het reglement betreffende scheepvaartinspecties op de Rijn in de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCNR) in 1982 goedgekeurde versie overgenomen. De voorwaarden en technische voorschriften voor de afgifte van binnenvaartcertificaten uit hoofde van artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte zijn sedertdien regelmatig herzien en algemeen wordt erkend dat zij in overeenstemming zijn met de huidige stand van de techniek. Om redenen van concurrentie en veiligheid, en meer bepaald om een harmonisering op Europees niveau te bevorderen, is het wenselijk de strekking en inhoud van dergelijke technische voorschriften voor het gehele communautaire binnenwatersnet vast te stellen. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met veranderingen van het netwerk van de Gemeenschap.*

De CCR erkent door de gelijkwaardigheid vanaf 1 september 2008 de geldigheid van Gemeenschappelijke certificaten in de Rijnvaart.<sup>106</sup>

---

<sup>102</sup> Richtlijn 76/135/EEG.

<sup>103</sup> Richtlijn 82/714/EEG.

<sup>104</sup> Afhankelijk van de omstandigheden op de vaart zijn de binnenwateren in 4 zones verdeeld. De akte (Rosr) kent geen zone-indeling voor wat betreft de technische eisen waar een schip aan moet voldoen. Volgens de Europese Richtlijn zijn de aktewateren zone 3. Dit geldt ook voor de aktewateren in Duitsland en Frankrijk. (thans opgenomen in bijlage I van de Europese richtlijn 2016/1629/EC).

<sup>105</sup> Richtlijn (2006/87/EG).

<sup>106</sup> Protocol 2007-II-21, [https://www.ccr-zkr.org/files/introductionRVBR/Resolution2007-II-21\\_nl.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/introductionRVBR/Resolution2007-II-21_nl.pdf) (link).

In juni 2015 is het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) ingesteld. Dit comité bestaat uit deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en de CCR. CESNI heeft onder andere ten doel goedkeuring van technische standaarden op diverse gebieden, vooral met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanningen, waarnaar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip van die van de Europese Unie en de CCR, zullen verwijzen voor hun toepassing. In deze zin is het Reglement onderzoek schepen op de Rijn en de Richtlijn aangepast.

De richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en het Reglement bevatten nu alleen nog procedurele voorschriften.<sup>107</sup> De technische voorschriften staan in het ES-TRIN (Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen). De certificaten van de CCR en de Europese unie zijn nu aan elkaar gelijkgesteld. Een schip moet voorzien zijn van een binnenschipcertificaat. Het binnenschipcertificaat is gedefinieerd in artikel 1.01 van het ES-TRIN:

*Uniecertificaat voor binnenschepen of certificaat van onderzoek voor Rijnschepen dat door de bevoegde instantie is afgegeven, ten bewijze dat het voldoet aan de technische voorschriften.*

In principe kan een eigenaar onafhankelijk van zijn vestigings- of verblijfplaats en onafhankelijk waar het schip is geregistreerd een binnenschipcertificaat aanvragen bij zowel de CCR-lidstaten als bij één van de daarvoor aangewezen autoriteiten in de lidstaten van de EU. Welk certificaat wordt gekozen heeft consequenties voor de toepasselijke sociale zekerheidswetgeving. Een Rijncertificaat betekent dat de bemanning onder uitzonderingsovereenkomst. Bij een Uniecertificaat is de EU-basisverordening van toepassing.

#### 4.1.2. Conclusie Rijncertificaat en de uitzonderingsovereenkomst

Het onderscheid tussen een Unierechtelijk verkregen of een Rijnrechtelijk verkregen certificaat is gebleven. Het Uniecertificaat en Rijncertificaat zijn echter vanuit juridisch en praktisch oogpunt gelijk. De uitzonderingsovereenkomst is tekstueel nagenoeg hetzelfde als het verdrag Rijnvarenden en heeft rechtshistorisch gezien op dit punt geen ontwikkeling doorgemaakt. De gewijzigde positie van de uitzonderingsovereenkomst vloeit voort uit het Unierecht.

De koppeling van Rijnvarende met het Rijncertificaat is vanuit historisch perspectief begrijpelijk. Het Rijncertificaat betekende toen dat het schip een eigenaar in één van de CCR-lidstaten had en het gaf exclusief het recht tot deelname aan de Rijnvaart. Deze koppeling met de Rijnvaart is gezien de ontwikkelingen omtrent het Rijncertificaat nu moeilijk te verdedigen. In feite betekent de huidige wetgeving dat de keuze voor het Uniecertificaat of het Rijncertificaat uitsluitend nog

---

<sup>107</sup> Richtlijn (EU) 2016/1629.

consequenties heeft voor het toepasselijk stelsel van sociale zekerheidswetgeving. De enige andere incentive om voor het Rijncertificaat te kiezen is dat het ES-TRIN voor het Rijncertificaat nog enkele overgangsbepalingen kent als dit certificaat wordt verlengd.<sup>108</sup> Maar dit is slechts tijdelijk.

## 4.2. De Rijnvaartverklaring

Om op de Rijn te mogen varen moeten schepen in het bezit zijn van een Rijnvaartverklaring.<sup>109</sup> De Rijnvaartverklaring is van origine een document waarmee wordt aangetoond dat het schip tot de Rijnvaart behoort.<sup>110</sup> In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen omtrent de Rijnvaartverklaring.

### 4.2.1. Aanvullend protocol No. 2 en de Verordening EEG 2919/85

In de akte is de verklaring om op de Rijn te mogen varen in artikel 2 derde volzin opgenomen.<sup>111</sup> Toen in 1949 het verdrag werd aangenomen had deze verklaring dus een reële band met de Rijnvaart. Tot de inwerkingtreding van het Aanvullend Protocol No. 2 op 17 oktober 1979 bij de akte konden alleen de leden van de CCR een Rijnvaartverklaring afgeven voor een vaartuig dat in hun land geregistreerd stond of in eigendom van een inwoner was. Oftewel het bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen op de conventionele Rijn was tot 1979 voorbehouden aan de CCR-lidstaten. Het aanvullend protocol nr. 2 bij de akte is te beschouwen als een schikking tussen de EEG en de CCR.<sup>112</sup>

Bij ondertekening van het aanvullende protocol werd bepaald dat schepen met de nationaliteit van een lidstaat van de Europese Gemeenschap eenzelfde behandeling werd toegekend als aan tot de Rijnvloot behorende schepen.<sup>113</sup> De schepen moesten hun toegangsrecht rechtvaardigen door middel van een Rijnvaartverklaring. De procedures en voorwaarden voor de afgiften van die verklaring stonden in een toepassingsverordening van de CCR uit 1984. De Europese Gemeenschap nam deze voorwaarden over. Met de Verordening EEG 2919/85 van 17 oktober 1985 'houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de akte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren', werd het Rijn-toepassingsreglement in de communautaire rechtsorde opgenomen.<sup>114</sup>

In de memorie van toelichting bij de Wet vervoer binnenvaart vinden we protectionistische redenen voor de uitbreiding van de toegang tot de Rijn:

---

<sup>108</sup> ES-TRIN, deel IV

<sup>109</sup> Artikel 5 Bvw, in Nederland moet een schip wanneer deze aan de criteria van artikel 2 Bvb voldoet ook voor het varen op de overige wateren in het bezit zijn van een Rijnvaartverklaring.

<sup>110</sup> Art. 2 lid 3 HRvA.

<sup>111</sup> [https://www.ccr-zkr.org/files/conventions/convrev\\_nl.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/conventions/convrev_nl.pdf) (permanente link).

<sup>112</sup> Woehrling, Schirmann en Libera, 218.

<sup>113</sup> De nationaliteit van het binnenschip is het land van inschrijving in de registers. Dat betekende dat naast de huidige CCR-landen de landen Italië, Luxemburg, Denemarken, Ierland en het Verenigd Koninkrijk een Rijnvaartverklaring toegang tot de Rijn konden krijgen. Andere landen waren nog niet lid van de EEG.

<sup>114</sup> Woehrling, Schirmann en Libera, p. 218.



*Omstreeks 1992 is de openstelling van het Main-Donau-kanaal voorzien, dat een verbinding tussen Rijn en Donau mogelijk maakt. Hierdoor zou de West-Europese binnenvaartmarkt open komen te liggen voor de vloten van de staatshandelslanden, voor wie het handelen via markteconomische principes niet voorop staat. Teneinde versterking van de Rijnvaartmarkt en - door de nauwe verwevenheid met het overige internationale en het nationale vervoer - de overige markten te voorkomen is de Herziene Rijnvaartakte, ook wel Akte van Mannheim genoemd, (Stb. 1869, 75 Trb. 1955, 161) aangepast via een Aanvullend Protocol no. 2. (Trb. 1980, 7). Dit protocol geeft een bescherming voor de Rijnvaart, door de Rijnvaart te reserveren voor schepen uit de Verdragstaten van de Herziene Rijnvaartakte. Via een Toepassingsreglement is deze bescherming tevens toegekend aan alle schepen, die het recht hebben de vlag te voeren van een van de EG-Lidstaten (Pb EG L 280 /4 van 22 oktober 1985).<sup>115</sup>*

#### 4.2.2. Huidige relevantie van de Rijnvaartverklaring

De verordening EEG 2919/85 vormt nog steeds de grondslag voor de afgifte van de Rijnvaartverklaring.<sup>116</sup> De historische redenen om een Rijnvaartverklaring te vragen, namelijk om aan te tonen dat het schip tot de Rijnvaart behoort en later ter bescherming van de Europese binnenvaart tegen de marktversturende communistische binnenvaart zijn heden ten dage niet meer relevant. In feite kan elk lid van de EU, EER en/of CCR een Rijnvaartverklaring afgeven aan een vaartuig wat is ingeschreven in haar openbaar register.<sup>117</sup> Artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst, waarin is opgenomen dat de gegevens op de Rijnvaartverklaring maatgevend zijn, geeft het document relevantie. Dit blijkt ook uit de aanbeveling van de CCR met betrekking tot de afgifte van een Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat.<sup>118</sup> In de toelichting op dit besluit wordt nadrukkelijk het belang van de juiste exploitant op de Rijnvaartverklaring voor de toepassing van het sociaal zekerheidsrecht aangegeven:

*Deze aanbeveling heeft een bijzonder belang voor het CASS, want de vraag welk sociaalzekerheidsstelsel voor de werknemers aan boord van toepassing is, hangt af van een correcte vaststelling wie de exploitant is.<sup>119</sup>*

---

<sup>115</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 21 187, nr. 3., p.2.

<sup>116</sup> Artikel 8.1: De Minister verstrekt een Rijnvaartverklaring, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a van het besluit, indien wordt voldaan aan het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 5 van de bijlage bij verordening (EEG) 2919/85.

<sup>117</sup> Wanneer er geen register van inschrijving bestaat of wanneer een vaartuig in een Verdragssluitende Staat niet is ingeschreven, zijn de autoriteiten van de Verdragssluitende Staat waar zich de woon- of verblijfplaats, dan wel de zetel van de onderneming van de eigenaar van het vaartuig bevindt of, in het geval van mede-eigendom, van de mede-eigenaar die het eerst het verzoek om afgifte van de in het voorgaande lid bedoelde verklaring heeft ingediend, bevoegd tot het afgeven en intrekken van bedoelde verklaring.

<sup>118</sup> [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/modelesCertiAttest/Recommandation\\_autorites\\_nl.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/modelesCertiAttest/Recommandation_autorites_nl.pdf) (permanente link).

<sup>119</sup> CCR, najaarszitting 2018 aangenomen besluiten, (2018-II), p.21.

#### 4.2.3. Conclusie Rijnvaartverklaring en de uitzonderingsovereenkomst

Artikel 1 letter c van de uitzonderingsovereenkomst staat dat de Rijnvaartverklaring maatgevend is om vast te stellen wie het schip exploiteert. In de jurisprudentie wordt dit gevolgd. De CASS maakt zich sterk voor het behoud van de Rijnvaartverklaring en wil exploitatieverklaringen aan brievenbusfirma's voorkomen. Net als bij het binnenvaartcertificaat kan worden geconcludeerd dat de Rijnvaartverklaring niet meer exclusief voor CCR-lidstaten is maar alle EU- en EER-staten deze kunnen uitgeven. Net als het Rijncertificaat vertegenwoordigt ook dit document niet meer exclusief de waarde om deel te mogen nemen aan de Rijnvaart. In feite is het origineel doel namelijk aantonen dat het schip tot de Rijnvaart behoort daardoor niet meer relevant. Net als bij het certificaat gaat de uitzonderingsovereenkomst onverminderd uit van dit verband.

#### 4.3. Eindconclusie rechtshistorisch onderzoek

Voor zowel het Rijnvaartcertificaat als voor de Rijnvaartverklaring kan worden geconcludeerd dat de historische band met de Rijnvaart door de Europeanisering van het binnenvaartrecht heeft ingeboet. Gesteld kan worden dat er nu alleen nog sprake is van een theoretische exclusiviteit om op de Rijn te varen. Praktisch gezien biedt het Rijnrecht en het EU-recht dezelfde mogelijkheden onder dezelfde voorwaarden.

## 5. Conclusies, consequenties en aanbevelingen

### 5.1. Conclusie

Voor het vaststellen van de toepasselijke sociale zekerheidswetgeving voor bemanning in de internationale binnenvaart wordt er onderscheid gemaakt tussen Rijnvarenden en niet-Rijnvarenden. Bepalend voor dit onderscheid is het binnenvaartcertificaat van het schip. Bemanning op een schip met een Rijncertificaat vallen onder de uitzonderingsovereenkomst en bemanning van een schip met een Uniecertificaat onder de EU-basisverordening. De toewijzingsregels van deze twee systemen zijn verschillend. Onder de uitzonderingsovereenkomst geldt de sociale zekerheidswetgeving van het land waar de exploitant gevestigd is. De gegevens op de Rijnvaartverklaring van het schip zijn maatgevend voor het vaststellen van de exploitant van het schip. Onder de verordening geldt de wetgeving van het woonland als daar het substantieel (>25%) van de werkzaamheden plaatsvindt anders geldt de wetgeving van het land van vestiging.

Uit het jurisprudentieonderzoek blijkt dat in de praktijk het Rijncertificaat nog steeds cruciaal is om te bepalen of er sprake is van een Rijnvarende zoals bedoeld in artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst. Indien een schip geen Rijncertificaat heeft valt de bemanning niet onder de uitzonderingsovereenkomst maar onder het EU-basisverdrag. Daarnaast moet het schip in de Rijnvaart worden gebruikt.

In artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst wordt de Rijnvaartverklaring als maatgevend genoemd om vast te stellen wie het schip exploiteert. De jurisprudentie bevestigt dit uitgangspunt. Een veel voorkomende situatie in de jurisprudentie is dat er geen exploitant op de Rijnvaartverklaring is vermeld. In deze situatie wordt er vanuit gegaan dat de eigenaar dan tevens exploitant is. Degene die stelt dat de eigenaar niet de exploitant is moet dit aannemelijk maken.

Uit het rechtshistorisch onderzoek concludeer ik dat de band met de Rijnvaart die de documenten Rijnvaartverklaring en Rijncertificaat bij de opstelling van het verdrag vertegenwoordigden is afgenomen. Mijn conclusie is dat deze documenten nu slechts een fictie zijn voor de band met de Rijnvaart. Voor zowel het Rijncertificaat als de Rijnvaartverklaring geldt dat dit wordt veroorzaakt door de harmonisatie van het Rijnrecht met het Communautaire recht. Gezien de huidige regelgeving zijn deze documenten (of gelijkwaardige substituten geldig) verkrijgbaar en toepasbaar in alle lidstaten van de EU en de lidstaten van de EER. Er bestaan nog steeds twee wetgevingsregimes maar deze hebben dezelfde eisen, dezelfde uitkomst en hetzelfde doel.

Tot slot moet op basis van het jurisprudentieonderzoek vastgesteld worden dat de uitzonderingsovereenkomst niet dezelfde positie heeft als het Rijnvarendenverdrag. De stelling dat voor Rijnvarenden besluiten van andere staten in de vorm van een A1-verklaring niet ter zake doende zijn gaat niet langer op. Nederland en de andere ondertekenende staten zullen met elkaar moeten afstemmen als er twijfel is in welk land een persoon verzekerd is voor de sociale

zekerheidswetgeving.<sup>120</sup> De SVB zal uiteindelijk aan de Nederlands ingezetene duidelijkheid moeten verschaffen. De SVB heeft naar aanleiding van een uitspraak van de Rechtbank Zeeland-West-Brabant van 27 januari 2014 haar beleid aangepast.<sup>121</sup> Indien de werkgever of werknemer in een niet bij de uitzonderingsovereenkomst betrokken staat is gevestigd wordt eerst nagegaan of op grond van de EU-basisverordening sprake is van de sociale zekerheidswetgeving van één van de ondertekenende staat van de uitzonderingsovereenkomst. Zo ja, dan wordt alsnog de uitzonderingsovereenkomst toegepast. Indien dit niet het geval is komt men niet aan artikel 16 EU-basisverordening (uitzonderingsovereenkomst) toe. De uitzonderingsovereenkomst heeft dus niet een even sterke werking als het Rijnvaartverdrag. Door deze handelswijze is artikel 4 lid 4 van de uitzonderingsovereenkomst een dode letter geworden.

Ik concludeer dat huidige belang van het Rijncertificaat en de Rijnvaartverklaring voor afzonderlijke toepasselijke regelgeving omtrent de sociale zekerheid voor Rijnvarenden niet meer is te verdedigen. Het Rijncertificaat heeft in het Uniecertificaat een substituut waarmee aan precies dezelfde technische voorschriften wordt voldaan en waarmee het schip ook toegang heeft tot de Rijnvaart. De keuze voor een Rijncertificaat of een Uniecertificaat betekent nu een keuze voor de uitzonderingsovereenkomst of voor de EU-basisverordening. Al sinds oktober 1985 is een Rijnvaartverklaring in alle EU- en EER-landen te verkrijgen. De Rijnvaartverklaring vertegenwoordigt dus al geruime tijd geen exclusieve band met de Rijnvaart.

## 5.2. Consequenties

De consequentie dat de grondslagen geen wezenlijke band meer hebben met de Rijnvaart betekent dat op het oog identieke situaties onder verschillende toewijzingsregimes kunnen vallen. In tabel 2 enkele voorbeelden.

Situatie	Uitzonderingsovereenkomst	Verordening
Schip met een Uniecertificaat wat met name tussen Rotterdam en Mainz vaart waarvan volgens de Rijnvaartverklaring de eigenaar en exploitant gevestigd zijn in Nederland en met een Nederlandse Schipper, een Duitse matroos en een Tsjechische matroos wordt gevaren.	Niet van toepassing want geen Rijncertificaat.	Van toepassing. Nederlandse schipper (>25% in NI.) → Nederlands sociale zekerheidswetgeving. Duitse matroos (>25% in Du.) → Duitse sociale zekerheidswetgeving. Tsjechische matroos → werkzaam in Du. en NI. → Nederlandse wetgeving
Schip met een Rijncertificaat wat met name tussen Rotterdam en Mainz vaart waarvan volgens de Rijnvaartverklaring de eigenaar en exploitant gevestigd zijn in Nederland en met een Nederlandse Schipper, een Duitse matroos en een Tsjechische matroos.	Iedereen valt onder de Nederlandse wetgeving.	De Tsjech is volgens de verordening in NI. verzekerd maar valt volgens het aangepaste beleid van de SVB via de 'paardensprong' alsnog onder de uitzonderingsovereenkomst.

<sup>120</sup> Hoge Raad, 5 oktober 2018, ECLI:NL:HR:2018:1725.

<sup>121</sup> Rechtbank Zeeland-West-Brabant, 27 januari 2014, ECLI:RBZWB:2014:410 (4.5.).

Situatie	Uitzonderingsovereenkomst	Verordening
Schip met een Rijncertificaat wat met name tussen Rotterdam en Mainz vaart waarvan volgens de Rijnvaartverklaring de eigenaar een Nederlander is en de exploitant een Cypriotisch bedrijf en met een Nederlandse Schipper, een Duitse matroos en een Tsjechische matroos.	O.b.v. uitzonderingsovereenkomst wordt aan de eisen voldaan en zou er uiteindelijk op grond van artikel 4 lid 4 Nederland aangewezen worden op grond van de zetel van de eigenaar.	De uitzonderingsovereenkomst heeft een andere positie dan het verdrag. De SVB zal alleen voor de Nederlandse schipper en de Duitse Matroos alsnog naar de uitzonderingsovereenkomst gaan en voor de Tsjech de verordening toepassen.

Tabel 2: voorbeelden van praktisch gelijk situatie met theoretisch verschillende uitwerkingen.

Tabel 2 maakt duidelijk dat praktisch identieke situaties door de twee regimes tot andere uitkomsten leiden. Dat in de jurisprudentie het Rijncertificaat nog steeds een prominente rol heeft is gezien de redactie van artikel 1 van de uitzonderingsovereenkomst logisch. Het is immers niet aan de rechter om af te wijken van wetgeving. De beleidsmakers en wetgevers zijn aan zet om de mijn inziens niet langer te verdedigen verschillen in de internationale binnenvaart te harmoniseren. Daarom geef ik tot slot enkele aanbevelingen.

### 5.3. Aanbeveling

Mijn aanbeveling is om nut en noodzaak van een aparte uitzonderingsovereenkomst voor Rijnvarenden te heroverwegen. In het licht van de huidige samenwerking tussen de CCR en de EU ter harmonisering van de regels voor de binnenwateren in Europa met inbegrip van de Rijn, Waal en Lek lijkt dit op zijn plaats. In 2012 is de verordening, ter verduidelijking, gewijzigd voor cockpit- en cabinepersoneel. Een gelijksoortige wijziging zou voor de internationale binnenvaart kunnen worden overwogen.

Deze wens om de EU-basisverordening aan te passen leeft ook bij CASS. Een aanwijsregel waarbij van de vestigingsplaats van de exploitant wordt uitgegaan, vormt volgens het CASS de ideale basis voor een uniforme aanwijsregel. Dit voorstel heeft geen gevolg gekregen. De internationale sociale partners blijven dit initiatief echter steunen en blijven nadenken over een andere manier om een dergelijke uniforme aanwijsregel in te voeren.<sup>122</sup> De Nederlandse sociale partners in de binnenvaart hebben in het begin van dit decennium al voorgesteld om de aanwijzingsregels van de uitzonderingsovereenkomst van toepassing te verklaren voor de binnenvaartsector via de EU-basisverordening.<sup>123</sup>

<sup>122</sup> CCR, najaarszitting 2018 aangenomen besluiten, (2018-II), p.21.

<sup>123</sup> Sociale partners willen uniforme aanwijsregels voor het toepasselijke sociale zekerheidsrecht, CBRB 25 februari 2015, [www.cbrb.nl](http://www.cbrb.nl) (zoek op Rijnvarenden).



## 6. Literatuurverwijzingen

### Boeken

#### **Administratieve commissie voor de coördinatie van de sociale zekerheidsstelsels**

Administratieve commissie voor de coördinatie van de sociale zekerheidsstelsels, *Over de toepasselijke wetgeving in de Europese Unie (EU), de Europese Economische Ruimte (EER) en Zwitserland (Praktische gids)*, 2013.

#### **Blankestijn, Van Gorp, Vermeulen e.a. 2019**

O. Blankestijn, M. van Gorp, H. Vermeulen e.a., *Grondslagen internationaal belastingrecht*, Den Haag: Boom Juridisch 2019.

#### **Corstens en Groenhuijsen 2000**

G.J.M. Corstens en M.S. Groenhuijsen, *Rede en Recht* (Liber amoricum Nico Keijzer), Gouda Quint Deventer 2000.

#### **De Leeuw van Weenen, Ferencz, Chin, Van der Geest, 2013**

R. de Leeuw van Weenen, J. Ferencz, S. Chin, W. van der Geest, *Living and Working Conditions in Inland Navigation in Europe (Working papers are preliminary documents circulated to stimulate discussion and obtain comments)*, Geneva: International Labour Office, 2013.

#### **Haak en de Savornin Lohman 2008**

W.E. Haak & B.C. de Savornin Lohman, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Den Haag: SDU uitgevers 2008.

#### **Klosse en Vonk, 2014**

S. Klosse en G.J. Vonk, *Sociale zekerheidsrecht*, Deventer: Kluwer 2014.

#### **Kortmann 2016**

C.A.J.M. Kortmann, *Constitutioneel recht*, Deventer: Kluwer 2016.

#### **Krommendijk en Loth 2018**

Jasper Krommendijk en Marc Loth, *Europese rechters in gesprek, verhalende annotaties*, Den Haag: Boom Juridisch 2018.

#### **Praktische gids 2013**

*Praktische gids, Over de toepasselijke wetgeving in de Europese Unie (EU) de Europese Economische Ruimte (EER) en Zwitserland*, Europese Commissie, Employment, Social Affairs and Equal Opportunities 2013.

### **Toelichting op de Europese basisverordening voor sociale zekerheid 2010**

*Toelichting op de Europese basisverordening voor sociale zekerheid. Verordening (EG) 883/2004, Commissie voor verzekeringsaangelegenheden 2010.*

### **Toelichting op de Europese toepassingsverordening voor sociale zekerheid 2010**

*Toelichting op de Europese basisverordening voor sociale zekerheid. Verordening (EG) 987/2009, Commissie voor verzekeringsaangelegenheden 2010.*

### **Woehrling, Schirmann en Libera 2015**

J-M. Woehrling, S. Schirmann en M. Libera, *200 jaar geschiedenis*, CCR Centrale Commissie voor de Rijnvaart 2015.

### **Vakstudie Nederlands Internationaal Belastingrecht 2019**

J. de Blicq, R.J. Koopman, D.J. Sinke, E.A. Visser (red.), *Nederlands Internationaal Belastingrecht (Fiscale Encyclopedie De Vakstudie)*, Deventer: Wolters Kluwer (online).

### **Vakstudie Loonbelasting en Premieheffingen 2019**

S.H. Buijze en T.W.A.M. Raijmann, *Vakstudie Loonbelasting en Premieheffingen (Fiscale Encyclopedie De Vakstudie)* Deventer: Wolters Kluwer (online).

### **Van den Berg, Bourne, Van der Spek en Weerepas 2019**

L. van den Berg, R.P. Bourne, C. van der Spek en M.J.G.A.M. Weerepas, *Cursus Belastingrecht (studenteneditie). Premieheffing 2019/2020*, Deventer: Wolters Kluwer 2019.

### **Weerepas 2014**

M.J.G.A.M. Weerepas, *Loonheffingen in internationaal verband* (Fed fiscale brochures), Deventer: Wolters Kluwer 2014.

### **De Graaf, Kavelaars, Stevens 2019**

A.C.G.A.C. de Graaf, P. Kavelaars en A.J.A. Stevens, *Internationaal belastingrecht* (Fed Fiscale Studieserie nr. 39), Deventer: Wolters Kluwer 2019.

## [Artikelen](#)

### **Bröker, 2014**

Bröker, 'Rijnvarenden: Waar zijn deze werknemers sociaal verzekerd?', *Praktijkblad salarisadministratie* 2014, nr. 7, p. 14-17.



## 7. Jurisprudentieoverzicht

instantie	datum uitspraak	ECLI-nummer	vindplaats
EU	9-9-2015	ECLI:EU:C:2015:564	rechtspraak.nl
HR	9-12-2011	ECLI:HR:2011:BQ2938	BNB 2012/56, V-N 2011/66.17, V-N 2011/31.22, V-N Vandaag 2011/3018, FutD 2011-3023, USZ 2012/12, Rechtspraak.nl
HR	24-10-2014	ECLI:NL:HR:2014:3016	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2014/2148, V-N 2014/57.11 met annotatie van Redactie, BNB 2014/264, FutD 2014-2468, NTFR 2014/2614 met annotatie van mr. J.C.L.M. Fijen
HR	22-1-2016	ECLI:NL:HR:2016:82	rechtspraak.nl, V-N 2016/6,13, V-N Vandaag 2016/152, BNB 2016/101 met annotatie van P. Kavelaars, FutD 2016/0177 met annotatie van Fiscaal up to date, NTFR met annotatie van mr. J.C.L.M. Fijen, NTFRB 2018/40 met annotatie van prof. dr. P. Kavelaars
HR	11-10-2013	ECLI:NL:HR:2013:CA0827	rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2013/1198 en 2013/2231, V-N 2013/51,14 met annotatie van Redacht, BNB 2013/257 met annotatie van P. Kavelaars, FutD 2013/2488 met annotatie van Fiscaal up to date, NTFR 2014/46, NTFRB 2018/40 met annotatie van prof. dr. P. Kavelaars
HR	2-10-2015	ECLI:NL:HR:2015:2904	BNB 2015/231, V-N 2015/55.14, FutD 2015-2399, NTFR 2015/2689, NTFRB 2016/12, V-N Vandaag 2015/2106, USZ 2015/369, PS-Updates.nl 2019-0405, Rechtspraak.nl
HR	16-11-2018	ECLI:NL:HR:2018:2114	Rechtspraak.nl, Viditax (FutD), 16-11-2018, V-N Vandaag 2018/2495, FutD 2018-3017, NTFR 2018/2679 met annotatie van mr. J.D. Schouten, V-N 2018/60.12 met annotatie van Redactie, NLF 2018/2519 met annotatie van Marjon Weerepas, NJB 2018/2213, NTFRB 2018/40 met annotatie van prof.dr. P. Kavelaars, BNB 2019/45 met annotatie van A.L. Mertens, FED 2019/38 met annotatie van L.W.D. Wijtvliet

instantie	datum uitspraak	ECLI-nummer	vindplaats
HR	5-10-2018	ECLI:NL:HR:2018:1725	Rechtspraak.nl, Veditax (FutD), 05-10-2018, FutD 2018-2625, V-N Vandaag 2018/2120, V-N 2018/53.10 met annotatie van Redactie, NTFR 2018/2294 met annotatie van mr. J.D. Schouten, NLF 2018/2183 met annotatie van Marjon Weerepas, NJB 2018/2018, USZ 2018/331, NTFRB 2018/40 met annotatie van prof.dr. P. Kavelaars, Belastingadvies 2018/23-24.8, BNB 2019/44 met annotatie van A.L. Mertens
PHR	19-4-2013	ECLI:NL:PHR:CA0827	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2013/1198, V-N Vandaag 2013/2231, V-N 2013/51.14 met annotatie van Redactie, BNB 2013/257 met annotatie van P. Kavelaars, FutD 2013-2488 met annotatie van Fiscaal up to Date, NTFR 2014/46, NTFRB 2018/40 met annotatie van prof.dr. P. Kavelaars
PHR	2-8-2018	ECLI:NL:PHR:2018:839	Rechtspraak.nl, Veditax (FutD), 03-08-2018, V-N Vandaag 2018/1674, FutD 2018-2096, NLF 2018/1807 met annotatie van Marjon Weerepas, V-N 2018/42.8 met annotatie van Redactie, NTFR 2018/1860 met annotatie van mr. J.D. Schouten
CRVB	29-12-2017	ECLI:NL:CRVB:2017:4469	Rechtspraak.nl, RSV 2018/24, NJB 2018/229, USZ 2018/59
CRVB	28-2-2019	ECLI:NL:CRVB:2019:2797	rechtspraak.nl
CRVB	28-8-2019	ECLI:NL:CRVB:2019:2817	FutD 2019-2245 met annotatie van Fiscaal up to date, NLF 2019/2039 met annotatie van Gabriëlle van de Ven, Veditax (FutD), 28-08-2019, ABkort 2019/430, NJB 2019/1953, USZ 2019/282, Rechtspraak.nl
GHAMS	26-1-2017	ECLI:NL:GHAMS:2017:407	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2017/349, V-N 2017/25,16 met annotatie van de redactie, FutD 2017-0431, NTFR 2017/714 met annotatie van TH.J.M. van Schendel.
GHAMS	4-9-2018	ECLI:NL:GHAMS:2018:4752	Rechtspraak.nl, Veditax (FutD) 16-01-2019, V-N Vandaag 2019/109, FutD 2019-0162, V-N 2019/8.21.24, NTFR 2019/1023 met annotatie van Touria El Ouardi
GHAMS	26-2-2019	ECLI:NL:GHAMS:2019:582	V-N 2019/23.13, Veditax (FutD), 01-03-2019, FutD 2019-0583, V-N Vandaag 2019/489, Rechtspraak.nl
GHAMS	16-5-2019	ECLI:NL:GHAMS:2019:1780	NTFR 2019/2366, Veditax (FutD), 17-07-2019, V-N Vandaag 2019/1682, FutD 2019-2042, V-N 2019/37.30.9, Rechtspraak.nl
GHAMS	23-7-2019	ECLI:NL:GHAMS:2019:2934	V-N 2020/2.8, Veditax (FutD), 24-10-2019, FutD 2019-2799, V-N Vandaag 2019/2367, Rechtspraak.nl

instantie	datum uitspraak	ECLI-nummer	vindplaats
GHAMS	12-11-2019	ECLI:NL:GHAMS:2019:4619	V-N Vandaag 2020/49, Veditax (FutD), 02-01-2020, FutD 2020-0209, Rechtspraak.nl
GHARL	18-2-2014	ECLI:NL:GHARL:2014:1297	V-N 2014/24.16, V-N Vandaag 2014/431, Rechtspraak.nl
GHARL	6-12-2016	ECLI:NL:GHARL:2016:9811	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2016/2754, FutD 2016-3101, Veditax (FutD, 10-11-2017, V-N 2016/35,9 met annotatie van Redactie, FutD 2016-0875, NFTR 2017/141 met annotatie van mr. J.D. Schouten
GHARL	27-8-2019	ECLI:NL:GHARL:2019:6927	FutD 2019-2282, Veditax (FutD), 02-09-2019, V-N Vandaag 2019/1969, V-N 2019/57.1.3, Rechtspraak.nl
GHARL	27-8-2019	ECLI:NL:GHARL:2019:6893	FutD 2019-2282, Veditax (FutD), 02-09-2019, V-N Vandaag 2019/1968, Rechtspraak.nl
GHARL	10-12-2019	ECLI:NL:GHARL:2019:10718	NLF 2020/0175, V-N Vandaag 2019/2936, Veditax (FutD), 23-12-2019, FutD 2019-3364, Rechtspraak.nl
GHARL	10-12-2019	ECLI:NL:GHARL:2019:10719	V-N Vandaag 2019/2937, Veditax (FutD), 23-12-2019, FutD 2019-3364, Rechtspraak.nl
GHDHA	22-3-2016	ECLI:NL:RBDHA:2016:791	rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2016/702, V-N 2016/35,9 met annotatie van Redactie, FutD 2016-0875
GHDHA	6-3-2018	ECLI:NL:GHDHA:2018:480	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2018/584, V-N 2018/26,1,5
GHDHA	20-6-2018	ECLI:NL:GHDHA:2018:2058	Rechtspraak.nl, Veditax (FutD), 22-08-2018, V-N Vandaag 2018/1781, FutD 2018-2289, V-N 2018/59.1.5, Veditax (FutD), 05-04-2019
GHDHA	2-10-2018	ECLI:NL:GDHA:2018:2617	Rechtspraak.nl, Veditax (futD), 11-10-2018, V-N Vandaag 2018/2211, V-N 2018/67,1,4
GHDHA	3-9-2019	ECLI:NL:GHDHA:2019:2389	Veditax (FutD), 11-09-2019, V-N Vandaag 2019/2021, FutD 2019-2392, V-N 2019/58.1.2, Rechtspraak.nl
GHDHA	3-9-2019	ECLI:NL:GHDHA:2019:2390	Veditax (FutD), 11-09-2019, V-N Vandaag 2019/2017, FutD 2019-2392, Rechtspraak.nl
GHSGR	19-6-2012	ECLI:NL:GHSGR:2012:BX1594	Rechtspraak.nl, FutD 2012-1953
GHSHE	21-12-2017	ECLI:NL:GHSHE:2017:5843	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2018/178, Veditax (FutD, 25-01-2018)
GHSHE	21-12-2017	ECLI:NL:GHSHE:2017:5844	V-N Vandaag 2018/183, Veditax (FutD), 25-01-2018, FutD 2018-0306, Veditax (FutD), 5-10-2018, Rechtspraak.nl
GHSHE	21-12-2017	ECLI:NL:GHSHE:2017:5847	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2018/179, Veditax (FutD), 25-01-2018, FutD 2018-0306, Veditax (FutD), 07-09-2018, Veditax (FutD), 05-10-2018

instantie	datum uitspraak	ECLI-nummer	vindplaats
GHSHE	21-12-2017	ECLI:NL:GHSHE:2017:5848	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2018/181, Viditax (FutD), 25-01-2018, FutD 2018-0306,
GHSHE	21-12-2017	ECLI:NL:GHSHE:2017:5858	V-N Vandaag 2018/182, V-N 2018/15.18.9, Viditax (FutD), 25-01-2018, FutD 2018-0307, Rechtspraak.nl
GHSHE	6-9-2018	ECLI:NL:GHSHE:2018:3983	Rechtspraak.nl, Viditax (FutD), 28-09-2018, FutD 2018-2561, V-N Vandaag 2018/2048, NTFR 2018/2355 met annotatie van mr. J.D. Schouten, NLF 2018/2228 met annotatie van Marjon Weerepas, V-N 2018/56.7 met annotatie van Redactie, Viditax (FutD), 16-11-2018
GHSHE	28-8-2019	ECLI:NL:GHSHE:2019:3140	FutD 2019-2245, NTFR 2019/2523, Viditax (FutD), 28-08-2019, V-N Vandaag 2019/1948, V-N 2020/2.1.6, Rechtspraak.nl
GHSHE	28-8-2019	ECLI:NL:GHSHE:2019:3141	Viditax (FutD), 11-05-2020, V-N Vandaag 2020/1277, Rechtspraak.nl
GHSHE	07-05-2020	ECLI:NL:GHSHE:2020:1472	FutD 2020-1559 met annotatie van Fiscaal up to date, Viditax (FutD), 28-11-05-2020, V-N Vandaag 20/1277, Rechtspraak.nl
GHSHE	07-05-2020	ECLI:NL:GHSHE:2020:1478	FutD 2020-1559 met annotatie van Fiscaal up to date, Viditax (FutD), 11-05-2020, V-N Vandaag 2020/1276, Rechtspraak.nl
GHSHE	07-05-2020	ECLI:NL:GHSHE:2020:1473	FutD 2020-1559, NTFR 2020/1273, Viditax (FutD), 11-05-2020, V-N Vandaag 2020/1273, Rechtspraak.nl
RBNNE	30-3-2016	ECLI:NL:RBNNE:2016:1421	Rechtspraak.nl, V-N Vandaag 2016/1421
RBZWB	27-1-2014	ECLI:NL:RBZWB:2014:410	rechtspraak.nl