Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen

Categorie: (Pre-)opsporing en vervolging

Rechtskarakter: aanwijzing in de zin van art. 130 lid 4 Wet RO Afzender: College van procureurs-generaal

Adressaat: Hoofden van de parketten

Registratienummer: 2009A014

Datum vaststelling: 08-06-2009

Datum inwerkingtreding: 01-07-2009

Geldigheidsduur: 30-06-2013

Publicatie in Stcrt.: PM

Vervallen: Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen (2008A009) Relevante beleidsregels OM: Aanwijzing en richtlijn voor strafvordering varen onder invloed; Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen; Aanwijzing Rijnkruisend scheepvaartverkeer. Wetsbepalingen: Artikel 9, 29, 32, 34, 35 Scheepvaartverkeerswet; Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer; artikel 17, 45 en 47 Binnenvaartwet; artikel 32 Herziene Rijnvaartakte, artikel 1.02 lid 7 en art. 1.03 lid 4 Rijnvaartpolitiereglement 1995; Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 1995, Patentreglement Rijn, Reglement Radarpatenten, Hoofdstuk 5 Algemene Wet Bestuursrecht, Artikel 28 en 32 Arbeidsomstandighedenwet 1998, Artikel 5:12 en 8:1 Arbeidstijdenwet, artikel 2 Politiewet Jurisprudentie: HR 29 juni 1999 (nr. 116.174)

Bijlage 1

Achtergrond

Binnenvaartwet

Op 1 juli 2009 is de Binnenvaartwet (BVW) in werking getreden. De BVW heeft de Binnenschepenwet (BISW), de Wet vervoer binnenvaart (WVB) en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (WVBB) vervangen. De bij voornoemde wetten behorende regelgeving (zoals het Binnenschepenbesluit en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte) is eveneens vervangen, door het Binnenvaartbesluit (BVB) en de Binnenvaartregeling (BVR).

De Binnenvaartwet bevat onder meer een wettelijke regeling met betrekking tot de toegang tot de markt van het bedrijfsmatig vervoer per binnenschip, de technische eisen voor binnenschepen, de bemanningsvoorschriften, de vaar-en rusttijden, de vaarbewijsplicht en de scheepsnummering van schepen op Nederlandse binnenwateren.

De Binnenvaartwet kent een paragraaf over de bestuurlijke boete. Die paragraaf is tijdelijk nog niet van kracht: de artikelen 48 tot en met 50c BVW, die betrekking hebben op de bestuurlijke boete, zijn vooralsnog niet in werking getreden. Tot het nader te bepalen moment dat deze artikelen in werking treden, is het strafrechtelijk handhavingsarrangement van de daartoe aangepaste Wet op de economische delicten van toepassing

Rijnvaart

De wet-en regelgeving op de Nederlandse binnenwateren verschilt per water. Van belang zijn met name de onderscheidenlijke regimes voor de internationale Rijn en voor de overige wateren. De Herziene Rijnvaartakte 1868 geldt in Nederland op de Nederlandse Rijn, het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal. De daarbij behorende 'politievoorschriften', de internationale reglementen RPR95, ROSR en het ADN(R), zijn gesanctioneerd in de Herziene Rijnvaartakte 1868 (art. 32). De uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte 1868 (het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, het Patentreglement Rijn en het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen) zijn opgenomen als bijlagen bij de Binnenvaartregeling.

Reikwijdte aanwijzing

Deze aanwijzing betreft in het bijzonder de bevoegdheden van toezichthouders en opsporingsambtenaren (waaronder ook ambtenaren van een aantal toezichthoudende diensten) met betrekking tot het handhaven van bepalingen die betrekking hebben op:

- De aanwezigheid, het invullen en het bewaren van het vaartijdenboek.
- De bemanningssterkte, de bekwaamheid en de medewerking bij een controle.
- De vaar-en rusttijden

Bij het constateren van een ernstige overtreding ten aanzien van de rusttijdbepalingen en bij het constateren van andere ernstige overtredingen die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen ontstaat de behoefte c.q. de noodzaak om het schip stil te (doen) leggen. Over de daarbij te hanteren criteria bestaat echter geen volledige duidelijkheid. Daarom regelt deze aanwijzing tevens de bevoegdheid van toezichthouders en opsporingsambtenaren tot het stilleggen van schepen. Voorts gaat deze aanwijzing in op het opleggen van vaarverboden in geval van 'varen onder invloed' ex artikel 29 Scheepvaartverkeerswet.

De richtlijn voor strafvordering 'Tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften' bevat de transactiebedragen en eisen ter zitting

Samenvatting

Deze aanwijzing bevat regels voor het OM en opsporingsambtenaren voor het handhaven van rusttijden, vaartijden en bemanningssterkte in de binnenvaart. Verder bevat deze aanwijzing criteria voor het stilleggen van schepen en het opleggen van vaarverboden.

(Pre) Opsporing

1. Controlemiddelen

1.1 Vaartijdenboek

Het in artikel 5.4.2 BVR/23.08 ROSR (op grond van artikel 31 Binnenvaartbesluit) voorgeschreven vaartijdenboek is het uitgangspunt bij controles. In dit boek wordt vooraf o.a. de exploitatiewijze en de samenstelling van de bemanning geregistreerd. Daarnaast worden per reis de vaar-en rusttijden bijgehouden. Indien het vaartijdenboek niet (in de stuurhut) aanwezig is, kan bijvoorbeeld niet worden vastgesteld of de gehele bemanning de verplichte rust heeft genoten bij een wisseling van de exploitatiewijze.

Tegen inlevering van het oude vaartijdenboek wordt door de IVW een nieuw vaartijdenboek verstrekt en het oude boek ongeldig gemaakt. Dit ongeldig gemaakte vaartijdenboek moet gedurende een periode van zes maanden aan boord van het schip worden bewaard. De gegevens, die in het ongeldig gemaakte vaartijdenboek staan vermeld, zijn van groot belang voor de bedrijfsonderzoeken die door de IVW worden verricht. Deze bedrijfsonderzoeken beslaan een groter tijdvak. De onderzoeken worden bemoeilijkt wanneer het ongeldig gemaakte vaartijdenboek niet gedurende de voorgeschreven periode aan boord is.

In bepaalde gevallen kan naast het vaartijdenboek de tachograaf als controlemiddel worden gebruikt. De kwaliteit van de bemanning blijkt uit het dienstboekje.

1.2 Transport controle water

De relevante gegevens van iedere transport controle water (tracowat) worden per schip in het bedrijfsprocessensysteem van de politie opgenomen. Deze controles hebben uitsluitend betrekking op de beroepsvaart.

2. Bevoegdheden

2.1 Bevoegdheid op de internationale Rijn

Op de Nederlandse Rijn, het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal gelden internationale reglementen (RPR95, ROSR, PRR). Deze ‘politievoorschriften’ zijn gesanctioneerd in de Herziene Rijnvaartakte 1868 (art. 32). Noch de Akte, noch de reglementen regelen de bevoegdheden van toezichthouders en opsporingsambtenaren. De bepalingen uit de nationale wetgeving mogen daarom worden toegepast. Dit standpunt wordt gesteund door de Hoge Raad.

2.2 Bevoegdheden van toezichthouders

De bevoegdheden van toezichthouders zijn in het algemeen geregeld in hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht (AWB). Zij hebben ingevolge artikel 5.19 van de AWB de bevoegdheid het schip stil te leggen en/of naar een aangewezen plaats te laten overbrengen. Dit mag echter alleen ter controle en voor zo lang als dit voor de controle noodzakelijk is. Na beëindiging van de controle kan het schip dus niet langer worden opgehouden met gebruikmaking van deze bevoegdheden (hoofdstuk 5 AWB).

Onderbreking gebruik wegens staat schip

Het schip langer stilleggen kan wel op grond van artikel 17 BVW. Dat artikel geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid het gebruik van het schip te onderbreken ‘indien de staat waarin het zich bevindt zodanig is dat de veiligheid ervan of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt’.

Stillegging van het werk

De daartoe aangewezen ambtenaar van de Arbeidsinspectie is voorts ingevolge artikel 28 van de Arbeidsomstandighedenwet 1998 bevoegd te bevelen ‘dat personen niet mogen blijven in door hem aangewezen plaatsen, of dat door hem aangewezen werkzaamheden worden gestaakt dan wel niet mogen worden aangevangen, indien naar zijn redelijk oordeel dat verblijf of die werkzaamheden ernstig gevaar opleveren voor personen’.

Bevel de arbeid te staken

Op grond van artikel 8:1 Arbeidstijdenwet (ATW) zijn naast de Arbeidsinspectie ook aangewezen ambtenaren van de IVW en de politie belast met het toezicht op de naleving van de rustbepalingen in hoofdstuk 5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Op grond van artikel 8:2 van deze wet kan de toezichthouder een bevel geven de arbeid te staken en de voorgeschreven rust alsnog te genieten, indien naar zijn oordeel arbeid wordt verricht, die in ernstige mate in strijd is met de regels van hoofdstuk 5 Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het negeren van zo'n bevel is strafbaar (misdrijf, artikel 8:3 Arbeidstijdenwet. Strafbaar als economisch delict ingevolge artikel 1 lid 3 Wet op de economische delicten). Artikel 8:2 lid 3 ATW bepaalt dat, indien het bevel op enigerlei andere wijze dan schriftelijk wordt gegeven, het bevel binnen 7 dagen, nadat het bevel is gegeven, schriftelijk moet worden bevestigd. N.B. Dit bevel is een beschikking in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht. Dit houdt in dat tijdstip en duur van het verbod moeten worden vermeld alsmede de mogelijkheid en de termijn van beroep (6 weken) en de instantie waar dit kan geschieden.

2.3 Bevoegdheden van opsporingsambtenaren tot stilleggen schepen

De AWB geeft geen bevoegdheid aan de opsporingsambtenaren (art. 1:6 AWB). Op het terrein van de waterfeiten geven enkele bijzondere wetten AWB-bevoegdheden ter opsporing aan opsporingsambtenaren (zie artikel 47 BVW en artikel 32 SVVW). Indien daarbij verwezen wordt naar art. 5:19 AWB mag het schip op een bepaalde plaats worden stilgelegd. Artikel 23 WED geeft in lid 4 de bevoegdheid aan de opsporingsambtenaar om van de schipper van een vaartuig te vorderen dat deze zijn vervoermiddel stilhoudt en naar een door hem aangewezen plaats overbrengt voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van zijn taak nodig is. Het opzettelijk niet voldoen aan deze vordering is een economisch delict (artikel 26 WED).

Dit stilleggen is echter uitsluitend een instrument om (verdere) opsporing mogelijk te maken en kan niet gehanteerd worden om het schip definitief stil te leggen tot dat het geconstateerde gebrek is hersteld.

Zodra – bijvoorbeeld – het schip in orde is bevonden, een waarschuwing is gegeven, of – bij constatering van een strafbaar feit – proces-verbaal is opgemaakt, kan het schip niet langer (met gebruikmaking van deze in artikel 5.19 AWB, gegeven bevoegdheid) worden opgehouden. Indien bepaalde ernstige overtredingen met een zeeschip zijn begaan, kan de officier van justitie, in de in art. 35 Scheepvaartverkeerswet genoemde gevallen, het zeeschip vast (doen) houden.

Bij overtreding van bepalingen in bijzondere wetten die onder de werking van de Wet economischedelicten (WED) zijn gebracht (zoals de Wet vervoer gevaarlijke stoffen) voorziet artikel 28 van de WED er in, dat – onder in die bepaling aangegeven voorwaarden – de officier van justitie een voorlopige maatregel kan bevelen, die kan inhouden zich te onthouden van bepaalde handelingen (bijv. het doorvaren met het desbetreffende schip). Ten slotte is nog van belang dat op grond van artikel 9 SVVW een verkeersaanwijzing kan worden gegeven door daartoe bevoegde ambtenaren, om een bepaald gedrag in het scheepvaartverkeer te bewerkstelligen, binnen de – vrij ruime – belangen die blijkens artikel 3 van die wet door de Scheepvaartverkeerswet worden beschermd. Bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen zijn o.a. bepaalde politieambtenaren (zie art. 5 t/m 7 Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer Stb. 2003, 7).

In andere gevallen waarin één of meer ernstige overtredingen zijn geconstateerd en de conclusie wordt getrokken dat verder varen onverantwoord is, moeten opsporingsambtenaren

de bevoegdheid om schepen stil te leggen teneinde een overtreding op te doen houden, ontlenen aan artikel 2 van de Politiewet (‘in ondergeschiktheid aan het bevoegd gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels zorgen voor een daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde’).

Bovenstaande bevoegdheidstoedeling leidt er toe dat er sprake is van verschillende maatregelen in een reeks gevallen van oplopende zwaarte, waarbij verschillende bevoegdheden kunnen worden gehanteerd. Samengevat komt het erop neer dat in gevallen waarin het noodzakelijk wordt geoordeeld een schip stil te leggen en er geen mogelijkheid is een toezichthoudende dienst in te schakelen of gebruik te maken van een voorlopige maatregel als bedoeld in de WED, dan wel voor de periode in afwachting van de komst van een toezichthouder of het treffen van een voorlopige maatregel, overgegaan kan worden tot het stilleggen van een schip met gebruikmaking van de bevoegdheid van artikel 2 van de Politiewet. Dit laatste is – gezien de zwaarte van het middel – slechts mogelijk in bijzondere gevallen. In paragraaf 3 wordt per onderwerp aangegeven wanneer sprake is van dergelijke bijzondere gevallen. In de resterende situaties kunnen uiteraard de gebruikelijke strafvorderlijke maatregelen worden getroffen (opmaken proces-verbaal etc.).

Overigens wordt het doel ‘stilleggen van het schip’ indirect ook bereikt indien om andere legitieme redenen de schipper wordt aangehouden en voorgeleid of indien bepaalde civiele zaken in beslag worden genomen (b.v. het gehele schip na onttrekking aan het civielrechtelijke beslag of ten behoeve van een technisch onderzoek na bijvoorbeeld een dodelijke aanvaring).

3. Criteria stilleggen in bijzondere gevallen

3.1 Algemeen

Het stilleggen van schepen is een ingrijpende handeling, zodat aan het gebruik van de bevoegdheid tot stillegging een redelijkheidsafweging vooraf dient te gaan, waarbij rekening wordt gehouden met aan een stillegging verbonden gevolgen (proportionaliteit). Vaak is stilleggen een tijdelijke maatregel. Zodra de ongewenste situatie is hersteld of de omstandigheden zijn verbeterd mag het schip weer verder varen. Opmerking: waar in onderstaande gevallen wordt uitgegaan van een overtreding van een voorschrift in het Binnenvaartpolitiereglement respectievelijk het Rijnvaartpolitiereglement 1995 kan op de Eems/Dollard, Westerschelde, Het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Gemeenschappelijke Maas slechts conform deze aanwijzing worden gehandeld indien de gedraging is te herleiden tot een overeenkomstige overtreding in het desbetreffende scheepvaartreglement.

Indien de ernst van de feitelijk aangetroffen situatie gelet op de mate van verwijtbaarheid daartoe aanleiding geeft, dient om dit gedrag te beëindigen (naast het opmaken van proces-verbaal) primair bestuursrechtelijk te worden opgetreden door een toezichthouder. In de overige gevallen kan van een schipper – op grond van artikel 2 van de Politiewet – worden gevorderd het schip stil te leggen, al dan niet op een aangewezen ligplaats. In de paragrafen 3.2. t/m 3.10 worden de gevallen beschreven.

Tot het stilleggen van een schip kan in de onder 3.2 t/m 3.10 genoemde gevallen – zonder overleg met de officier van justitie – worden overgegaan, indien de aangetroffen situatie in

deze aanwijzing (als voorbeeld) is beschreven. In alle overige gevallen waarin het stilleggen van een schip aangewezen is, dient vooraf overleg te worden gevoerd met de officier van justitie.

3.2 Vaartijden en bemanningssterkte

Het schip kan worden stilgelegd indien:

a. er geen bevoegde schipper aan boord is;

b. 50% of minder van de voorgeschreven bemanning aanwezig is;

c. er sprake is van het ontbreken of het niet goed functioneren van een (verplichte) tachograaf bij varen in bloktijd of vaartijdverlenging.

3.3 Rusttijden

Het schip kan worden stilgelegd indien:

a. de laatstgenoten voorgeschreven rust van ieder in dienst zijnd bemanningslid minder dan 6 uur bedraagt;

b. de laatste genoten voorgeschreven rust van één van de in dienst zijnde bemanningsleden minder dan 4 uur bedraagt.

NB: in dergelijke gevallen wordt een bevel gegeven als bedoeld in artikel 8:2 lid 2 Arbeidstijdenwet. Zie onder 2.2 in deze aanwijzing.

3.4 Vaarbewijzen

Het schip kan worden stilgelegd indien de schipper niet kan aantonen dat hij over het vereiste vaarbewijs of Rijnpatent beschikt en de opsporingsambtenaar op dat moment niet kan nagaan of het vereiste vaarbewijs of Rijnpatent is afgegeven.

N.B. Handhaving van de vaarbewijsplicht vindt plaats op basis van artikel 1.10 BPR/RPR.

3.5 Radardiploma

Het schip kan worden stilgelegd indien de schipper niet kan aantonen dat hij over het radardiploma beschikt, indien hij bij slecht zicht op radar vaart en de opsporingsambtenaar op dat moment niet kan nagaan of een radardiploma is afgegeven en de schipper zonder radar niet veilig kan varen.

N.B. Deze laatste mogelijkheid geldt uitsluitend voor het BPR-gebied! Een schipper op het RPR95gebied die geen gebruik van radar kan maken, moet bij slecht zicht op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen. Zie verder voor de ‘verplichte radarvaart’ artikel 6.30 RPR95. Met de invoering van de negende wijziging BPR (voorjaar 2004) geldt deze ‘verplichte radarvaart’ ook op het BPR-gebied voor de wateren genoemd in de Bijlage 9 BPR (artikel 6.29 BPR).

3.6 Ernstig gevaarzettend gedrag

Indien er geen mogelijkheden zijn voor het stilleggen van een schip door de IVW of de Arbeidsinspectie op grond van artikel 17 BVW of door het geven van een verkeersaanwijzing op grond van de Scheepvaartverkeerswet, kan het schip worden stilgelegd bij ernstig gevaarzettend gedrag, zoals:

a. het ontbreken of niet functioneren van verlichting bij nacht, onder afweging van de ernst van de gevaarzetting in verband met het overige scheepvaartverkeer;

b. het geheel ontbreken of niet goed functioneren van de marifooninstallatie;

c. het door geen van de opvarenden voldoende beheersen van de voor het marifoonverkeer voorgeschreven taal, waarbij voor het marifoonverkeer tussen schepen naast het Nederlands het gebruik van het Duits en Engels wordt toegestaan;

d. uitsluitend bij slecht zicht: het ontbreken van de ter plaatse voorgeschreven goed functionerende marifooninstallatie waarmee op twee kanalen tegelijk kan worden uitgeluisterd, terwijl wel een goed functionerende marifooninstallatie aanwezig is waarmee slechts op één kanaal kan worden uitgeluisterd, onder afweging van de ernst van de gevaarzetting in verband met de nabijheid van verkeersposten, sluizen, bruggen en andere kunstwerken waarmee (ook) gecommuniceerd moet (kunnen) worden;

e. het negeren van de verplichting te gaan stilliggen bij slecht zicht;

f. het niet voldoen van het schip aan de vereisten gesteld aan de 'verplichte radarvaart'. Bijvoorbeeld de tweede man ontbreekt of de tweede man is onvoldoende op de hoogte van het varen op radar.

3.7 Belading

Indien er geen mogelijkheden zijn voor het stilleggen van een schip door de IVW of de Arbeidsinspectie op grond van artikel 17 BVW of het geven van een verkeersaanwijzing op grond van de Scheepvaartverkeerswet, kan het schip worden stilgelegd indien het schip zodanig is beladen dat:

• er onvoldoende rekening is gehouden met de maximaal toegelaten diepgang, waardoor een afwijkend vaargedrag wordt vertoond (vgl. artikel 1.06 BPR/RPR95);

• het schip zodanig is overbeladen dat het dreigt vast te varen;

• het schip zodanig is beladen dat de stabiliteit in gevaar wordt gebracht en/of gevaar bestaat voor vervullen en/of zinken.

Bij te diep liggende schepen wordt stilgelegd indien sprake is van:

a. met spuitzand beladen beunschepen die meer dan 20 cm. gemeten op enig inzinkingsmerk te diep liggen;

b. met spuitzand beladen beunschepen waarbij de feitelijke gemeten veiligheidsafstand op zone 2 en 3 wateren niet in acht wordt genomen en kleiner is dan 50 cm. c.q. op zone 4 wateren kleiner is dan 30 cm;

c. overige beladingen bij schepen die meer dan 10 cm. gemeten op enig inzinkingsmerk te diep liggen.

3.8 Vervoer gevaarlijke stoffen

Indien er geen mogelijkheden zijn voor toepassing van bestuursdwang door de IVW op grond van de Wet vervoer van gevaarlijke stoffen (Wvgs), of door de IVW of de Arbeidsinspectie op grond van artikel 17 BVW, dan wel oplegging van een voorlopige maatregel in de zin van de Wet op de economische delicten, kan het schip worden stilgelegd indien er sprake is van opvallende onregelmatigheden, zoals een lekkage of belangrijke schade. Dit geldt ook indien het (voorlopig) certificaat van goedkeuring niet is afgegeven of ongeldig is. In deze uitzonderlijke gevallen kan stillegging op grond van artikel 2 van de Politiewet uitsluitend plaatsvinden na overleg met of in afwachting van de komst van de IVW en/of de Arbeidsinspectie.

3.9 Executie van vonnissen

Indien een opvarende voorkomt in het opsporingsregister of in geval van aanhouding buiten heterdaad, kan het van boord halen van betrokkene leiden tot onderbemanning en daarmee tot stilleggen cf. paragraaf 3.2, sub b.

3.10 Vaarverbod bij 'varen onder invloed'

Artikel 29 lid 1 Scheepvaartverkeerswet geeft de mogelijkheid aan de opsporingsambtenaar om, bij ernstige verdenking van handelen in strijd met artikel 27 Scheepvaartverkeerswet c.q. artikel 1.02, zevende lid, of artikel 1.03, vierde lid, Rijnvaartpolitiereglement 1995 ('varen onder invloed'), een vaarverbod op te leggen aan degene die op een scheepvaartweg een varend schip voert of stuurt, dan wel als loods aan boord van een zodanig schip adviseert over de te voeren navigatie (schipper, kapitein, loods, roerganger etc.). Een zelfde mogelijkheid bestaat ten aanzien van degene die aanstalten maakt om dit te gaan doen (vgl. artikel 29 lid 2 Scheepvaartverkeerswet).

Met het opleggen van een vaarverbod wordt voorkomen dat de verdachte een vaartuig gaat voeren, besturen of loodsen terwijl zijn alcoholgehalte boven de wettelijke limiet ligt. Bij het opleggen van een vaarverbod wordt aansluiting gezocht bij de regeling voor het wegverkeer. Uitgangspunt is dat per uur 65 µg/l wordt afgebroken. De duur van het vaarverbod wordt conform onderstaande tabellen vastgesteld.

• Tabel 1. Op de wateren waarop de Herziene Rijnvaartakte van toepassing is (Rijn, Waal en Lek) geldt sinds 1 april 2002 een toegestane alcoholconcentratie in het bloed van 0,5‰ (resp. 220 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht). Hier dient tabel 1 te worden gehanteerd.

• Tabel 2. Op de overige wateren – onder het regime van de Scheepvaartverkeerswet – geldt vooralsnog een toegestane alcoholconcentratie in het bloed van 0,8‰ (resp. 350 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht). Hier dient tabel 2 te worden gehanteerd.

Let op: ten tijde van de totstandkoming van deze aanwijzing was een wetsvoorstel aanhangig dat het toegestane alcoholpromillage in de Scheepvaartverkeerswet verlaagt van 0,8‰ naar 0,5‰. Vanaf de datum van inwerkingtreding van de betreffende wijziging van de Scheepvaartverkeerswet vervalt tabel 2 en wordt tabel 1 tevens van toepassing op de overige wateren in Nederland.

Het vaarverbod wordt schriftelijk uitgereikt. Hierop wordt het tijdstip en de duur van het vaarverbod vermeld.

N.B. Het opleggen van een vaarverbod en/of meenemen van verdachte ten behoeve van een ademanalyse en/of bloedproef kan leiden tot onderbemanning en daarmee tot stillegging cf. paragraaf 3.2., sub b.

N.B. Zie verder de aanwijzing en richtlijn voor strafvordering varen onder invloed.

Tabel 1 (0,5 - 220 µg/l)	
000 - 220 µg/l	geen
221 - 285 µg/l	1 uur
286 - 350 µg/l	2 uur
351 - 415 µg/l	3 uur

416 - 480 µg/l	4 uur
481 - 545 µg/l	5 uur
546 - 610 µg/l	6 uur
611 - 675 µg/l	7 uur
676 - 740 µg/l	8 uur
741 - 805 µg/l	9 uur
806 - 870 µg/l	10 uur
871 - 935 µg/l	11 uur
936 - 1000 µg/l	12 uur
1001 - 1065 µg/l	13 uur
1066 - 1130 µg/l	14 uur
1131 - 1195 µg/l	15 uur
1196 - 1260 µg/l	16 uur
1261 - 1325 µg/l	17 uur
1326 - 1390 µg/l	18 uur
1391 - 1455 µg/l	19 uur
1456 - 1520 µg/l	20 uur
1521 - 1585 µg/l	21 uur
1586 - 1650 µg/l	22 uur
1651 - 1715 µg/l	23 uur
1716 - en hoger	24 uur

Tabel 2 (0,8 - 350 µg/l) zie toelichting	
000 - 350 µg/l	geen
351 - 415 µg/l	1 uur
416 - 480 µg/l	2 uur
481- 545 µg/l	3 uur
546 - 610 µg/l	4 uur
611- 675 µg/l	5 uur
676 - 740 µg/l	6 uur
741 - 805 µg/l	7 uur
806 - 870 µg/l	8 uur
871- 935 µg/l	9 uur
936 - 1000 µg/l	10 uur
1001 - 1065 µg/l	11 uur
1066 - 1130 µg/l	12 uur
1131 - 1195 µg/l	13 uur

1196 - 1260 µg/l	14 uur
1261 - 1325 µg/l	15 uur
1326 - 1390 µg/l	16 uur
1391 - 1455 µg/l	17 uur
1456- 1520 µg/l	18 uur
1521 - 1585 µg/l	19 uur
1586 - 1650 µg/l	20 uur
1651- 1715 µg/l	21 uur
1716 - 1780 µg/l	22 uur
1781 - 1845 µg/l	23 uur
1846 µg/l en hoger	24 uur

Vervolging

Het aanbieden van politietransacties kan in het bedrijfsprocessensysteem worden opgenomen. Indien aan de hand van de informatie uit dit systeem blijkt dat in het verleden meerdere soortgelijke overtredingen hebben plaatsgevonden, kan van een politietransactie worden afgezien en wordt er een proces-verbaal opgemaakt. Indien de ernst van de overtreding aanleiding geeft de vaart van het schip te beëindigen, dient geen politietransactie te worden aangeboden, doch proces-verbaal te worden opgemaakt. Indien in de niet-bedrijfsmatige vaart een schipper zonder het vereiste vaarbewijs wordt aangetroffen kan een politietransactie worden aangeboden, waarbij eveneens het verder varen wordt beëindigd.

Strafvordering

1. Feitomschrijvingen en tarieven

De controle van de wetgeving inzake vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is voor een groot deel afhankelijk van een goede registratie. Door bepaalde gegevens niet te registreren of door bepaalde documenten niet aan boord van het schip aanwezig te hebben, wordt deze controle omzeild, dan wel bemoeilijkt.

De feitomschrijvingen hebben daarom vrijwel allemaal betrekking op de exploitatiewijze, de aanwezigheid van de bemanningsleden en de vaar-en rusttijden. De hoogte van de tarieven voor deze feiten is voornamelijk gebaseerd op het economisch voordeel dat wordt behaald bij het niet voldoen aan de in het kader van deze wetgeving voorgeschreven bepalingen. Daarnaast is het belang van de verkeersveiligheid op het water en het belang van een sociale regeling voor de Nederlandse binnenvaart in de tarieven verdisconteerd.

In de ‘Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Mulder-gedragingen’ behorende bij de ‘Richtlijn voor strafvordering Tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften’ worden de feiten in drie groepen verdeeld, namelijk bepalingen die betrekking hebben op:

1. de aanwezigheid, het invullen en het bewaren van het vaartijdenboek,

2. de bemanningssterkte, de bekwaamheid en de medewerking bij een controle,
3. de vaar-en rusttijden.

2. De aanwezigheid, het invullen en het bewaren van het vaartijdenboek

Wanneer bij een bedrijfsonderzoek het ongeldig gemaakte vaartijdenboek niet aan boord is, wordt voor deze overtreding door het OM een transactie aangeboden. Een politietransactie is dan niet mogelijk. Wanneer de politie bij een controle wordt geconfronteerd met een nieuw vaartijdenboek zonder dat een ongeldig gemaakt vaartijdenboek aanwezig is, kan een politietransactie worden aangeboden.

NB Dit laat onverlet de transactie voor niet of niet op de juiste wijze bijhouden van het vaartijdenboek.

3. De bemanningssterkte, de bekwaamheid en de medewerking bij een controle

De bemanningssterkte wordt voornamelijk bepaald door de lengte, het soort schip en de exploitatie- wijze, die in het vaartijdenboek voor die reis is weergegeven. De bemanning moet daarbij aan bepaalde bekwaamheidseisen voldoen. Voor deze feiten geldt één tarief. Door de bekwaamheid gelijk te stellen aan de sterkte wordt voorkomen dat opstappers als 'nep' bemanningsleden aan boord worden meegenomen.

4. Vaar-en rusttijden

Bij te lang varen kan er sprake zijn van te kort rusten, dan wel van een exploitatie van het schip met voor de betreffende vaartijd te weinig bemanning (N.B. te lang varen op zichzelf is niet rechtstreeks strafbaar). Gelet op de definities van de exploitatiewijze A1, A2 en B is de aantekening in het vaartijdenboek in principe maatgevend. Primair wordt daarom vervolgd voor te kort rusten.

Overgangsrecht

Deze aanwijzing is geldig met ingang van de datum van inwerkingtreding.

Ten aanzien van feiten uit de Binnenschepenwet (BISW), de Wet vervoer binnenvaart (WVB), de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (WVBB), alsmede ten aanzien van feiten uit de op die wetten berustende regelgeving (Binnenschepenbesluit, Besluit vaartijden en bemanningssterkte), die zijn begaan vóór inwerkingtreding van de Binnenvaartwet, geldt de Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen (2008A009).

NB Raadpleeg in dit verband de overgangsbepalingen in de Invoeringswet Binnenvaartwet (Stb. 2008, 157 en Stb. 2009, 164).

Afkortingen

ADN: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures

ADNR: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation du Rhin

ATW: Arbeidstijdenwet

AWB: Algemene wet bestuursrecht

BISW: Binnenschepenwet (vervallen)
BPR: Binnenvaartpolitiereglement
BVB: Binnenvaartbesluit
BVBB: Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (vervallen)
BVR: Binnenvaartregeling
BVW: Binnenvaartwet
IVW: Inspectie Verkeer en Waterstaat
PRR: Patentreglement Rijn
ROSR: Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 1995
RPR95: Rijnvaartpolitiereglement 1995
RRP: Reglement Radarpatenten
RRP98: Reglement Rijnpatenten 1998 (vervallen)
SVVW: Scheepvaartverkeerswet
WED: Wet op de economische delicten
WVBB: Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (vervallen)
WVGS: Wet vervoer gevaarlijke stoffen