

Openbaar Ministerie

Landelijk Parket Team Verkeer

Postbus 15 3769 ZG Soesterberg

Aan de (fgd.) hoofdofficieren van justitie
Aan de hoofdadvocaten-generaal

Ra de ma kerstra at 22

3769 8D Soesterberg
Telefoon (0346) 33 33 10

Fax (0346) 33 33 20

[www. verkeershandhaving.nl](http://www.verkeershandhaving.nl)

Onderdeel	Team Verkeer
Datum	14 januari 2010
Ons kenmerk	TV 38-2010
Bijlage(n)	Tijdelijk beleidskader
Onderwerp	Handhaving Binnenvaartwet SPOED

Geachte collegae,

Op 1 januari jl. is de paragraaf over de bestuurlijke boete in de Binnenvaartwet gedeeltelijk in werking getreden. Als gevolg daarvan wordt de Binnenvaartwet voortaan primair bestuursrechtelijk gehandhaafd. Het strafrecht wordt nog slechts in een beperkt aantal gevallen toegepast.

De huidige beleidsregels op het terrein van de binnenvaart sluiten op onderdelen niet aan bij de nieuwe situatie. In afstemming met het parket-generaal informeer ik u door middel van deze brief over het tijdelijk geldende opsporings- en vervolgingsbeleid voor de Binnenvaartwet, met het verzoek hieraan binnen uw parket bekendheid te geven. Het in de bijlage vervatte beleidskader dient ter actualisering van de bestaande beleidsregels en is tijdelijk van kracht. De vastlegging in OM-beleidsregels moet nog plaatsvinden.

In het beleidskader wordt eerst in gegaan op de strafrechtelijke handhaving van de Binnenvaartwet en de wijzigingen in het transactie- en requireerbeleid (A). Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de Rijnvaart (B). Ten slotte wordt aandacht besteed aan het beleid ten aanzien van het stilleggen van schepen (C).

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

W.H.J. Freijssen
Officier van justitie
Hoofd Team Verkeer

Tijdelijk beleidskader handhaving Binnenvaartwet

Januari 2010

Inhoud

- A. Handhaving Binnenvaartwet**
- B. Rijnvaart**
- C. Stilleggen van schepen**
- D. Wetteksten (bijlage)

Ter actualisering van de beleidsregels

Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen (2009AÖ14);

Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen (2Q09R008);

- *Richtlijn voor strafvordering tarieflijst waterzaken binnenvaart (2Q09R006);*
- *Aanwijzing Rijnkruisend scheepvaartverkeer (2007A003).*

A. Handhaving Binnenvaartwet

Het voornemen is de huidige 'Aanwijzing rusttijden, voortijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen' (2009AO14) te splitsen in een 'Aanwijzing handhaving binnenvaartwet' en een 'Aanwijzing stilleggen van schepen'. Dit onderdeel (A) bevat het tijdelijk beleidskader voor de strafrechtelijke handhaving van de Binnenvaartwet. Het stillegbeleid komt aan bod in onderdeel C.

Binnenvaartwet

Op 1 juli 2009 is de Binnenvaartwet (hierna: BVW) in werking getreden. De nieuwe wet heeft wetgeving vervangen¹ en regelt onderwerpen als technische eisen voor schepen, bemanningsvoorschriften, vaarbewijzen en vaar- en rusttijden. Zoals beschreven in de 'Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen' (2009AO14) werd de Binnenvaartwet van 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009 primair strafrechtelijk gehandhaafd, via de Wet op de economische delicten. Op 1 januari 2010 is de paragraaf over de bestuurlijke boete *gedeeltelijk* in werking getreden.² Als gevolg daarvan wordt de Binnenvaartwet voortaan primair bestuursrechtelijk gehandhaafd.

Bestuursrechtelijke handhaving

De bestuursrechtelijke handhaving van de Binnenvaartwet is in hoofdzaak opgedragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW). Naast de aangewezen ambtenaren van de IVW zijn ook ambtenaren in de zin van art. 141 van het Wetboek van Strafvordering en aangewezen ambtenaren van andere diensten (zoals Rijkswaterstaat) met het toezicht op de naleving van de Binnenvaartwet en de Herziene Rijnvaartakte belast (art. 40 BVW). Artikel 48 van de Binnenvaartwet geeft het overzicht van bepalingen die bestuurlijk beboetbaar zijn. Voor bijzonderheden met betrekking tot de Rijnvaart wordt verwezen naar onderdeel B van dit beleidskader.

I. Opsporing

1. Strafrechtelijke handhaving

De belangrijkste wijziging ten opzichte van de 'Aanwijzing rusttijden (...)' is dat voortaan slechts enkele in de Binnenvaartwet genoemde gedragingen strafrechtelijk worden gehandhaafd. De strafbare feiten betreffen doorgaans economische delicten als bedoeld in artikel 1, onder 4, van de Wet op de economische delicten (WED).³ Het strafrecht wordt alleen toegepast bij:

- gebruik van een schip terwijl het gebruik is onderbroken (art. 17 BVW) [zie par. 1.1];
- vaarbewijsgerelateerde overtredingen (onder meer art. 25 BVW) (zie par. 1.2);
- gevaar voor de openbare veiligheid (art. 49 BVW) (zie par. 1.3).

1.1 Gebruik van een schip terwijl het gebruik is onderbroken (art. 17, vijfde lid, BVW)

De minister van Verkeer en Waterstaat kan op grond van artikel 17 van de Binnenvaartwet het gebruik van een schip onderbreken, indien de technische staat waarin het schip zich bevindt zodanig is dat de veiligheid ervan of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt. Zolang het gebruik is onderbroken, is het verboden het schip te gebruiken (artikel 17, vijfde lid, BVW). De wetgever heeft deze verbodsbepaling buiten de reikwijdte van de bestuurlijke boete [art. 48] en

¹ De BVW heeft de Binnenschepenwet (BSW), de Wet vervoer binnenvaart (WVB) en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaar! (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).

² Staatsblad 2009, 558 (22 december 2009!)

³ Dit geldt alleen voor overtredingen buiten de conventionele rijen. Zie onderdeel B van dit beleidskader,

de opschalingsconstructie van art. 49, eerste lid, BVW gelaten. De gedraging is in artikel 49, tweede lid, BVW expliciet aangemerkt als strafbaar feit.

1.2 Vaarbewijzen (art. 25, 28, 31 en 33 BVW)

De Binnenvaartwet bevat een wettelijke regeling met betrekking tot vaarbewijzen. De bij de handhaving betrokken ministeries zijn tot het inzicht gekomen dat die regeling zich, in elk geval voor wat betreft de recreatievaart, minder goed leent voor bestuursrechtelijke handhaving. Bij de inwerkingtreding van de paragraaf over de bestuurlijke boete is daarom een uitzondering gemaakt voor het onderwerp vaarbewijzen.⁵ In afwachting van een wetswijziging blijven ter zake de tot dusver gehanteerde strafrechtelijke handavingsarrangementen van toepassing.⁵

1.3 Gevaar voor de openbare veiligheid (art. 49, eerste lid, BVW)

Wanneer door het handelen in strijd met bepaalde verbodsbepalingen uit de Binnenvaartwet "gevaar voor de openbare veiligheid ontstaat of kan ontstaan", worden deze gedragingen aangemerkt als strafbaar feit (overtreding).⁰

1.3.1 Algemeen

Het begrip 'gevaar voor de openbare veiligheid' is noch in de Binnenvaartwet, noch in de memorie van toelichting nader omschreven. Voor de invulling van het begrip is in **dit** beleidskader aansluiting gezocht bij wet- en regelgeving op het gebied van de externe veiligheid (crisisbeheersing, rampenbestrijding). In die context gaat het doorgaans om ongevallen of ernstige incidenten die een uitstraling hebben naar de omgeving. Onder 'gevaar voor de openbare veiligheid' wordt in deze aanwijzing verstaan: overtredingen, waarbij niet alleen de veiligheid van het schip of zijn bemanning, maar ook die van zijn omgeving gevaar loopt of kan lopen.¹ Bij omgeving kan onder meer gedacht worden aan de directe omgeving, aan het overige scheepvaartverkeer en aan derden als passagiers, recreanten (zwemmers) of omwonenden.

De wetgever heeft — gelet op de toevoeging '*kan ontstaan*' in art. 49 — enige ruimte gelaten voor wat betreft de mate waarin het gevaar zich heeft geconcretiseerd.² Gedragingen moeten

De strafrechtelijke handhaving geldt voor alle categorieën, van [beperkt] groot vaarbewijs en groot Rijnpatent tot klein vaarbewijs.

⁰ De elementen '25, vierde lid en vijfde lid', '28, zevende lid', '31, vierde lid' en '33, tweede lid' uit het eerste lid van de artikelen 48 en 49 van de binnenvaartwet zijn uitgezonderd van de inwerkingtreding van de paragraaf over de bestuurlijke boete. Zie Staatsblad 2009, 558 (22 december 2009). De betreffende verbodsbepalingen zijn wel opgenomen in de rangschikking van artikel 1, onder 4, van de WED. Zie artikel 25 Invoeringswet Binnenvaartwet en (de toelichting bij) artikel 50 Binnen vaar [besluit]. Voor genoemde onderdelen van de binnenvaartwet vindt handhaving derhalve plaats over de band van de WED.

¹ De verbodsbepalingen uit de binnenvaartwet zijn opgenomen in de rangschikking van art. 1, onder 4", van de WED. Daarmee zijn de gedragingen op zichzelf reeds aangemerkt als strafbaar feit; de strafbaarstelling in enge zin is immers te vinden in art 1, dat een criminaliserende functie heeft. Gezien de gehanteerde wetgevingstechniek lijkt het dus theoretisch mogelijk om de opsporing en de vervolging louter te baseren op de betreffende verbodsbepaling uit de Binnenvaartwet, in samenhang met art. 1 WED. Uit artikel 49, eerste lid, BVW en de parlementaire geschiedenis van de Binnenvaartwet blijkt evenwel dat de wetgever heeft beoogd gedragingen pas aan te merken als strafbaar feit wanneer 'gevaar voor de openbare veiligheid ontstaat of kan ontstaan'. Die lijn wordt gevolgd in dit beleidskader.

² Het gros van de bepalingen uit de Binnenvaartwet is naar zijn aard (mede) gericht op de veiligheid van het schip of zijn bemanning. Een bedreiging van de veiligheid van het schip of zijn bemanning mag derhalve licht worden aangenomen. Het zwaartepunt bij de toepassing van het criterium ligt bij het element 'gevaar voor de omgeving'. "Wal de wetgever precies heeft bedoeld met de toevoeging 'kan ontstaan' is niet hetemaal duidelijk. Een gevaar is namelijk per definitie potentieel; de essentie van het begrip gevaar is immers de reële *mogelijkheid* dat het gevaar zich verwezenlijkt in de gevreesde gevolgen {ongeval, letsel, schade etc). Zo bezien leidt de toevoeging 'kan ontstaan' tot 'de mogelijkheid van de mogelijkheid'. De toevoeging kan er op duiden dat de wetgever ook gedragingen die niet onmiddellijk gevaar opleveren onder toe invloed van artikel 49 heeft willen brengen. Een andere mogelijkheid is dat de wetgever duidelijk heeft willen maken dat artikel 49 niet alleen situaties omvat waarin gevaar zich daadwerkelijk verwezenlijkt in de gevreesde gevolgen, maar ook situaties waarin de gedraging uiteindelijk niet tot de gevreesde gevolgen leidt. Uit beide interpretaties volgt dat de wetgever enige ruimte laat voor wat betreft de mate waarin het gevaar is geconcretiseerd.

evenwel niet licht worden aangemerkt als ('potentieel') gevaarlijk voor de openbare veiligheid; de wetgever heeft bij de totstandkoming van de Binnenvaartwet de inzet van het strafrecht nadrukkelijk gereserveerd voor *zware vormen van overtredingen** Een duidelijk oorzakelijk verband tussen de gedraging en het gevaar is essentieel. Het gaat daarbij om een beoordeling van hetgeen ten tijde van het voorval algemeen (in de samenleving als geheel, of binnen een specifieke beroepsgroep zoals binnenvaartschippers) bekend was over de reële mogelijke gevolgen van het gedrag van de verdachte. Daarbij moet vastgesteld worden of, op basis van de beschikbare kennis in de context van het gebeuren, redelijkerwijs voorzienbaar was dat door de gewraakte gedraging de veiligheid van de omgeving in het geding zou kunnen komen.¹⁰

Ten aanzien van een beperkt aantal situaties mag op voorhand worden uitgegaan van gevaar voor de openbare veiligheid. Deze situaties staan beschreven in de volgende paragraaf (1.3.2). Voor overige situaties geldt **dat** het van de omstandigheden van het geval afhangt of er in concreto sprake is van (mogelijk te) ontstaan gevaar voor de openbare veiligheid.

Factoren zijn onder andere de aard van de gedraging (c.q. ernst van de overtreding), de gevaarzetting en met name het gevaar voor de omgeving/derden. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de volgende indicatoren:

- de nabijheid van derden (bv. het overige scheepvaartverkeer);
- door derden ondervonden schade/opgelopen letsel (zie par. 1.3.2);
- de omgeving (bijv. druk bevaren vaarweg of dichtbevolkt gebied, haven);
- het soort schip (bijv., passagiersschip of schip bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen);
- de technische staat van het schip;
- de weersomstandigheden (bijv. dichte mist);
- de conditie en bekwaamheid van de bemanning/schipper (bijv. varen onder invloed van alcohol);
- evt. samenloop met andere bestuurlijk beboetbare gedragingen en strafbare feiten.

1.3.2 Specifiek

Een beperkt aantal situaties en gedragingen uit de Binnenvaartwet is dermate ernstig dat — mede ten behoeve van een heldere afbakening tussen de sanctiemodaliteiten — op voorhand wordt uitgegaan van de inzet van het strafrecht. In de meeste gevallen zal tevens de noodzaak bestaan de gevaarlijke situatie op te heffen; in dat verband zijn diverse interventies mogelijk

"Het wetsvoorstel biedt aldus de mogelijkheid om de strafrechtelijke vervolging te reserveren voor een zware vorm van overtredingen en in de minder ernstige gevallen re volstaan met een bestuurlijke boete, waardoor de belasting van de politie en het justitieel apparaat kan worden verlicht en een effectieve handhaving door de IVW wordt bevorderd." Zie Tweede Kamer, 2005-2006, 30523, nr. 3, p. 28 (Memorie van Toelichting Binnenvaartwet), Voor terughoudendheid ten aanzien van de inzet van het strafrecht zijn nog meer argumenten:

Gelet op de kabinetsnota over de keuze tussen bestuursrechtelijke en strafrechtelijke sanctionering en het standpunt van het college van procureurs-generaal over dat onderwerp, dient bij de invulling van het criterium 'gevaar voor de openbare veiligheid' te worden uitgegaan van een zuivere rol van het strafrecht, namelijk als sluitstuk van de handhaving (ultimum remedium).

Het is niet wenselijk dat legen (soortgelijke] gedragingen zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk wordt opgetreden. Uit het oogpunt van eenduidig en effectief overheidsoptreden dient een heldere en werkbare afbakening tussen de twee sanctiemodaliteiten tot stand te worden gebracht.

Terughoudendheid bij de inzet van het strafrecht is bovendien geboden om onnodige [administratieve] belasting van politie en het justitieel apparaat te voorkomen. Wat daarbij een rol speelt is de keuze van de wetgever om strafbaarstelling van de Binnenvaartwet neer te leggen in de Wel op de economische delicten. Dit heeft gevolgen voor de zaakstroom binnen parketten en rechtbanken.

Ten aanzien van het oorzakelijk verband het volgende: volgens Noyon/Hangemeijer/Remmelink bestaat gevaar wanneer naar de gewone loop der dingen, zonder buitengewone omstandigheden, de ernstige mogelijkheid van 'noodlottige afloop' aanwezig is. De noodlottige afloop als gevolg is niet nodig. Het gevaar heeft bestaan, ook wanneer het tijdig is afgewend, in dezelfde lijn definiëren Hazewinkel-Suringa/Remmelink het oorzakelijk verband als "bet gevolg dat (...) naar algemene ervaringsregelen ten tijde van het delict redelijkerwijze was te verwachten, waarbij wordt Uitgegaan van de kennis van een voorzichtig mens. tenzij blijkt, dat de dader over extra kennis beschikte, in welk geval de laatste doorslaggevend is". Vgl. Noyon/Langemeijer/Remmelink, Het Wetboek van Strafrecht, Deventer Kluwer (losbl.1, art. 157, aant. 1-2.; Hazewinkel-Suringa/Remmelink, Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht, Deventer: Gouda Quint, 1996, p. 181.

(zoals het gebruik van het schip onderbreken, het bevel geven de arbeid te staken of het schip stilleggen; zie in dat verband onderdeel C van dit beleidskader). De keuze voor strafrechtelijke handhaving laat de toepassing van bestuurlijke *preparatoire* maatregelen onverlet.¹¹

Schade en letsel

Van gevaar voor de openbare veiligheid is in elk geval sprake indien derden als gevolg van de gedraging meer dan lichte schade en/of meer dan licht letsel, dan wel zwaar letsel hebben opgelopen.¹²

NB In geval van (zwaar) letsel is het wenselijk (primair) over te gaan tot opsporing en vervolging op basis van het commune strafrecht (wetboek van strafrecht).

Passagiersschip met teveel passagiers

(artikel 8, derde lid, BVW jo. 1.7.2 BVR/15.05, eerste lid, ROSR)

Het vervoer van meer passagiers dan ten hoogste is toegelaten voor een passagiersschip wordt vanwege de ernst van de overtreding strafrechtelijk afgedaan bij een overschrijding met 10% of meer van het ten hoogste toegelaten aantal personen.

Overschrijdingen onder de 10% worden bestuursrechtelijk afgedaan, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden.

NB Bij dergelijke overschrijdingen wordt het binnenschip in strijd met het certificaat van onderzoek gebruikt. Wanneer daarbij directe onveiligheid ter plaatse bestaat kan dit aanleiding zijn voor onderbreking van het gebruik van het schip (art. 17 BVW; zie onderdeel C van dit beleidskader).

- *Rusttijden (onder meer artikel 22, negende lid, BVW jo 5.5 BVR/23.07, eerste lid, ROSR)*

Het mag algemeen bekend worden verondersteld dat de kans op een ongeval stijgt, naarmate de bemanning langere tijd geen rust neemt. Het handhavingsbeleid gaat uit van de hypothese dat met ieder uur overschrijding van de rusttijd de gevaarstelling (i.c. de mate waarin de veiligheid van derden in het geding is) en daarmee de ernst van de overtreding in zwaarte toeneemt. Het omslagpunt naar strafrechtelijke handhaving wordt — in lijn met het bestaand beleid — bepaald op tekorten van zes uren of meer (voor ieder in dienst zijnd bemanningslid), respectievelijk op vier uren of meer (voor één van de in dienst zijnde bemanningsleden).

Tekorten tot aan zes uren bij ieder in dienst zijnd bemanningslid (de laatstgenoten voorgeschreven rust van ieder in dienst zijnd bemanningslid bedraagt minder dan zes uren) worden bestuursrechtelijk afgedaan, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden. Tekorten van zes uren of meer worden strafrechtelijk afgedaan.

Tekorten tot aan vier uren bij één van de in dienst zijnde bemanningsleden (de laatstgenoten voorgeschreven rust van één van de in dienst zijnde bemanningsleden bedraagt minder dan vier uren) worden bestuursrechtelijk

" Het gaat om maatregelen als onderbreking van het gebruik (art. 17 BVW) of bestuursdwang [art. 44 BVW], die naar hun aard zijn gericht op het opheffen van de gevaarlijke situatie/beëindigen van de illegale activiteit. Maatregelen met een overwegend *punitief karakter* (bestraffend, gericht op het treffen van de dader), zoals het opleggen van een bestuurlijke boete, worden niet toegepast indien strafrechtelijke handhaving is geïndiceerd. Maatregelen met een punitief karakter kunnen namelijk in de weg slaan aan de strafvervolging. Dit vloeit voort uit het in artikel 68 van het Wetboek van Strafrecht opgenomen (WvSr) ne bis in idem-beginsel, dat bepaalt dat iemand niet voor de tweede maal ter zake van hetzelfde feit gestraft of vervolgd kan worden.

¹¹ Hij 'meer dan lichte schade' gaat het om meer dan geringe materiële schade (meer dan krasschade), bij 'meer dan licht letsel' kan worden gedacht aan letsel voor de behandeling waarvan hulp van een arts of medisch specialist client te worden ingeroepen, zoals wonden waarvoor hechtingen nodig zijn, een hersenschudding, zwaardere kneuzingen of ontvellingen, schade aan het gebit en wonden die littekens in het gezicht tot gevolg kunnen hebben. Bij zwaar lichamelijk letsel' gaat het om letsel dat in het normaal spraakgebruik als zodanig wordt aangeduid, alsmede hetgeen in art. 82 Sr. onder zwaar lichamelijk letsel wordt begrepen. Vergelijk in dit verband ook de Aanwijzing verkeersongevallen.

afgedaan, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden. Tekorten van vier uren of meer worden strafrechtelijk afgedaan.

NB in bovenstaande situaties gaan toezichthouders doorgaans over tot een bevel de arbeid te staken (zie onderdeel C van dit beleidskader).

Onderbemanning (artikel 22, negende lid, BVW jo 5.6 BVR /23.01, eerste lid, ROSR)
Ten aanzien van onderbemanning (het nalaten tijdens de vaart voortdurend de volledige minimumbemanning aan boord te hebben) wordt het omslagpunt naar het strafrecht — in lijn met het beleid uit de 'Aanwijzing (...) stilleggen van schepen' — bepaald op de hetft van de bemanning.

Wanneer méér dan de hetft van de voorgeschreven bemanning aanwezig is, wordt de onderbemanning bestuursrechtelijk afgedaan (tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden);

- Wanneer de hetft of minder van de voorgeschreven bemanning aanwezig is, wordt de onderbemanning strafrechtelijk afgedaan.

NB in bovenstaande situaties kan tevens sprake zijn van toepassing van bestuursdwang (zie onderdeel C van dit beleidskader),

Vaartijdenboek

(artikel 22, negende lid, BVW jo 5.12, eerste lid, BVR /23.08, eerste lid, ROSR)

In lijn met het huidige beleid wordt het niet — dan wel niet op de juiste wijze — bijhouden van het vaartijdenboek over een periode van vier dagen of meer, vanwege de ernst van de overtreding, strafrechtelijk afgedaan.

- Het niet (op juiste wijze) bijhouden over een periode tot aan vier dagen (tot en met drie dagen) wordt bestuursrechtelijk afgedaan.

Het niet (op juiste wijze) bijhouden over een periode van vier dagen of meer wordt strafrechtelijk afgedaan.

NB in bovenstaande situaties gaan toezichthouders doorgaans over tot een bevel de arbeid te staken (zie onderdeel C van dit beleidskader).

I. Vervolging

2.1 Relatieve bevoegdheid

Voor delicten die hebben plaatsgevonden op de conventionele Rijn (Rijn, Waal en Lek) wordt vervolging ingesteld in het arrondissement waar het delict heeft plaatsgevonden (vgl. art. 35 van de Herziane Rijnvaartakte).

Voor delicten die hebben plaatsgevonden op de overige wateren wordt vervolging ingesteld in het arrondissement waar het delict heeft plaatsgevonden, dan wel in het arrondissement waar de verdachte woont (natuurlijke persoon) of statutair gevestigd is (rechtspersoon).

2.2 Politietransactie

Met de introductie van de bestuurlijke boete en het niet langer van toepassing zijn van het strafrecht is een groot aantal gedragingen niet langer politietransigabel. De betreffende feitcodes zijn met ingang van 1 januari 2010 voor het merendeel afgesloten. Alleen voor een beperkt aantal overtredingen (zoals het varen zonder klein vaarbewijs)⁴¹ kan een

⁴¹ Zie de 'tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen' behorende bij de 'Richtlijn voor strafvordering Tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet Administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften'.

politietransactie worden aangeboden. De feitcodes met betrekking tot vaarbewijzen {W300a en —b) blijven in stand.¹⁴

III. Strafvordering

De transactiebedragen en eisen ter zitting zijn neergelegd in de richtlijnen voor strafvordering 'Tarieflijst waterzaken binnenvaart' (2009R006) en 'Tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften' (2009R008).

Deze richtlijnen zullen met het oog op de Binnenvaartwet waarschijnlijk op een aantal punten worden aangepast:

De feiten (en bijbehorende tarieven), die met ingang van 1 januari 2010 zijn verworden tot bestuurlijk beboetbare gedragingen, komen te vervallen;

Hetgeen is bepaald over de hoogte en de mogelijkheid van transacties is van overeenkomstige toepassing op de strafbeschikking;

In aanvulling op de richtlijnen kunnen de volgende bedragen als

transactie/strafbeschikking dan wel als eis ter zitting worden gehanteerd:

<i>Art. 8, derde lid, BVW jo. 1.7.2 BVR/ 15.05, eerste lid, ROSR</i>	Het vervoer van meer passagiers dan ten hoogste is toegelaten voor een passagiersschip, vanaf een overschrijding niet 10% of meer van het ten hoogste toegelaten aantal personen {NB overschrijdingen met minder dan de 10% worden in principe met een bestuurlijke boete afgedaan)	1400-2300
<i>Art. 17, vijfde lid, BVW</i>	Gebruik van een schip terwijl het gebruik is onderbroken o.g.v. artikel 17 van de Binnenvaartwet	€1400-2300
<i>O.a. art. 22, negende lid, BVW jo 5.5 BVR / 23.07, eerste lid, ROSR</i>	Overschrijding van de rusttijd, hij een tekort van zes uren of meer (NB tekorten van minder dan zes uren worden in principe met een bestuurlijke boete afgedaan)	E 900-2300
<i>Art. 22, negende lid, BVW jo 5.6 BVR / 23.01, eerste lid, ROSR</i>	Onderbemanning vanaf 50% (wanneer de hetft of minder van de voorgeschreven bemanning aanwezig is) NB wanneer méér dan de hetft van de voorgeschreven bemanning aanwezig is, wordt de onderbemanning bestuursrechtelijk afgedaan (tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden)	€1400-2300
<i>Art. 22, negende lid, BVW jo 5.12, eerste lid, BVR/ 23.08, eerste lid, ROSR</i>	Het niet — dan wel niet op de juiste wijze — bijhouden van het vaartijdenboek. over een periode van vier dagen of meer.	€900-1400

<i>Art. 25, vierde lid, BVW jo 13-17 BVB</i>	Tarieven voor varen zonder in het bezit te zijn van een geldig vaarbewijs [zie art. 7.1 Binnenvaartregeling):	€369
	- klein vaarbewijs I (NB politietransigabel)	€380
	- klein vaarbewijs it [NB politietransigabel)	€700
	- beperkt groot of groot vaarbewijs A	€700
	- beperkt groot of groot vaarbewijs B	€700
	- groot pleziervaart bewijs I	€700
	- groot pleziervaartbewijs II	€700

^fHet niet beschikken over een beperkt groot vaarbewijs en groot pleziervaars bewijs wordt vooralsnog verwerkt met gebruik van feitcode W300a (groot vaarbewijs).

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in samenspraak met het OM een 'boetecatalogus' opgesteld, waarin aan de beboetbare gedragingen in de Binnenvaartwet boetenormbedragen zijn toegekend. De bedragen sluiten aan op de vigerende richtlijnen van strafvorderingen, die op hun beurt zijn afgestemd op de zgn. *Bussgeldkatalog* van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

<i>Art. 49. eerste lid, ja betreffende verbodsbepaling BVW</i>	In gevallen waarin sprake is van gevaar voor de openbare veiligheid (art. 49 BVW) wordt voor de strafvordering voorsnog aansluiting gezocht bij het voor de bewuste gedraging in de 'bestuurlijke boetecatalogus' van de IVW (bijlage 1 1.1 als bedoeld in art. 11.1 van de Binnenvaartregeling) opgenomen boetebedrag. - De transactie of eis is in elk geval hoger dan de voor de betreffende gedraging (hoogst) op te leggen bestuurlijke boete. De transactie of eis bedraagt ten hoogste 2300 euro. NB opschaling naar het strafrecht vindt op de conventionele Rijn niet plaats over de band van art. 49 BVW (zie onderdeel B van dit beleidskader]	€100-2300
--	---	-----------

B. Rijnvaart

Algemeen

Zoals in de beleidsregels wordt beschreven, verschilt de wet- en regelgeving op de Nederlandse binnenwateren per water. Van belang zijn met name de onderscheidenlijke regimes voor de conventionele Rijn en voor de overige wateren. Basis voor het regime op de Rijn is de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim 1868). Dat internationale verdrag geldt in Nederland grosso modo op de Rijn, Waal en Lek. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) te Straatsburg is het centrale toezichthoudende bestuursorgaan. De CCR heeft 'politievoorschriften' tot stand gebracht, zoals de internationale reglementen RPR95, ROSR en het ADN(R), die zijn gesanctioneerd in de Herziene Rijnvaartakte (art. 32). Enkele uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte (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.

Bevoegdheden

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 (zie HR nr. 116.174 d.d. 29 juni 1999).

In hoeverre bestuursrechtelijke bevoegdheden zoals de rechtsfiguren bestuursdwang, last onder dwangsom en de bestuurlijke boete toepasbaar zijn op de Aktewateren regelt de Herziene Rijnvaartakte niet expliciet. De wetgever is er bij de totstandkoming van de Binnenvaartwet van uit gegaan dat rechtsfiguren bestuursdwang en last onder dwangsom geen sanctie zijn in de zin van de Akte en derhalve niet in strijd zijn met de Akte. De wetgever heeft voorts kennelijk aangenomen dat Rijnvaart overtredingen zonder schending van de verplichtingen uit de Herziene Rijnvaartakte en de daarbij behorende aanvullende Protocollen onderworpen kunnen worden aan een stelsel van bestuurlijke boetes.^{LS}

Handhaving Binnenvaartwet en Rijnvaart

In de Binnenvaartwet is niet uitdrukkelijk bepaald dat overtredingen van de uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte (die als bijlage zijn opgenomen bij de Binnenvaartregeling) met een bestuurlijke boete worden afgedaan. Evenmin is duidelijk uitgesloten dat de betreffende overtredingen op basis van art. 32 van de Herziene Rijnvaartakte strafrechtelijk kunnen worden afgedaan. Bij de totstandkoming van de Binnenvaartwet heeft de wetgever verder voor de materiële norm in de nationale regelgeving veelal aansluiting gezocht bij de Herziene Rijnvaartakte. De wetgever heeft er daarnaast voor gekozen om de Binnenvaartwet van kracht te laten zijn op alle Nederlandse binnenwateren, inclusief de conventionele Rijn. Dit alles zou er in de praktijk toe kunnen leiden dat gelijklopende normen tegelijkertijd zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk worden gehandhaafd, hetgeen uit het oogpunt van een transparante en doelmatige handhaving ongewenst is. Om die reden worden enkele uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte" — voor zover de bepalingen overeenkomen met hetgeen bij of krachtens de Binnenvaartwet is bepaald — materieel zoveel mogelijk gehandhaafd over de band van de Binnenvaartwet, derhalve door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete voor de betreffende gedraging uit de Binnenvaartwet. Strafrechtelijk optreden (anders dan het optreden beschreven in par. 1.3) blijft dan achterwege. Voor de overige politievoorschriften (als het RP) geldt dat deze strafrechtelijk worden gehandhaafd.

¹ Dit standpunt wordt onderschreven in de literatuur. Vgl. W.E. Haak, Nederlandse Rijnvaartovertredingen onder de Akte van Mannheim, in Corstens en Groenhuijsen (red.), 'Rede en Recht', Gouda Quint, Deventer 2010, p. 51

² I let gaat met name om voorschriften ten aanzien van vaartijd en, bemanningseisen, radarexamens en technische eisen, het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR) en het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen, zijn opgenomen als bijlagen bij de Binnenvaartregeling.

De mogelijkheid om van het bestuursrecht 'op te schalen' naar het strafrecht, wordt op de conventionele Rijn overigens niet toegepast over de band van art. 49 BVW (in verband met een voorbehoud in de strafbaarstelling in art. 1, onder 4, van de WED). Indien een overtreding strafbaar is op grond van art. 32 van de Herziane Rijnvaartakte, vormen dat artikel en het relevante 'politievoorschrift' {bv. bepaling uit het ROSR) bij gevaar voor de openbare veiligheid de grondslag voor de strafrechtelijke handhaving. Met die kanttkening geldt het beleid ten aanzien van het schakelpunt bestuursrechtelijke-strafrechtelijke handhaving (par. 1.3 uit onderdeel A van dit beleidskader) mutatis mutandis voor de conventionele Rijn.

Voorrang

Hetgeen voortvloeit uit de Herziane Rijnvaartakte voor de binnenvaart op de Rijn, Waal en Lek heeft op grond van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet voorrang op de nationale regelgeving, mochten deze regelingen met elkaar conflicteren.

De Binnenvaartwet wordt — en dat geldt voor zowel de bestuursrechtelijke als strafrechtelijke handhaving — gehandhaafd binnen de door art. 32 van de Herziane Rijnvaartakte opgelegde grenzen. Het feit dat de Herziane Rijnvaartakte uitsluitend een geldboete als sanctie kent , betekent bijvoorbeeld dat bij overtredingen op de conventionele Rijn geen andere sanctie wordt opgelegd dan een geldboete. Artikel 24c Sr (opleggen van vervangende hechtenis) blijft buiten toepassing. Verder is de op te leggen geldboete gemaximeerd. De maximum geldboete bedraagt thans 2500 bijzondere trekkingsrechten op het IMF (omgerekend naar euro's circa. 2675 euro). Ten aanzien van de rechtsgang geldt dat uit de Herziane Rijnvaartakte een alternatieve rechtsgang kan voortvloeien (art. 33 en 34 van de Herziane Rijnvaartakte). Een belanghebbende heeft bijvoorbeeld de mogelijkheid om hoger beroep in te stellen bij de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

" Zie het arrest van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart d.d. 3 december 1997 NJ 1998/245 en het arrest van de Hoge Raad d.d. 9 juni 1998 nr. 105.384 N) 1998/858.

C. Stilleggen van schepen

De 'Aanwijzing rusttijden, Martijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen' (2009A014) wordt herzien. Gelet op de verschuiving van strafrechtelijke naar bestuursrechtelijke handhaving wordt gevraagd om uiterste terughoudendheid ten aanzien van het op basis van het strafrecht stilleggen van schepen. In geval van bestuursrechtelijke handhaving worden ongewenste situaties beëindigd met behulp van bestuursrechtelijk instrumentarium.

Indien de ernst van de feitelijk aangetroffen situatie daartoe aanleiding geeft, wordt om de situatie te beëindigen zo mogelijk in eerste instantie opgetreden door een toezichthouder. Dit uitgangspunt geldt temeer ten aanzien van wet- en regelgeving die primair bestuursrechtelijk wordt gehandhaafd, zoals de Binnenvaartwet. In geval van bestuursrechtelijke handhaving blijft inzet van het strafrechtelijk instrumentarium achterwege. In eerste instantie wordt dus getracht de situatie te beëindigen door bijvoorbeeld het gebruik van het schip te onderbreken (art. 17 BVW, zie onderstaande toelichting), het bevel te geven de arbeid te staken (8:2, tweede lid, Arbeidstijdenwet) of door bestuursdwang toe te passen (art. 44 BVW, zie onderstaande toelichting). Pas als dat niet mogelijk is, kan op grond van artikel 9 Scheepvaartverkeerswet een verkeersaanwijzing worden gegeven of kan op grond van artikel 28 WED een voorlopige maatregel worden bevolen. Wanneer er geen andere mogelijkheid is, kan een opsporingsambtenaar van een schipper — op grond van artikel 2 van de Politiewet — vorderen het schip stil te leggen, al dan niet op een aangewezen ligplaats. In paragraaf 3 van de 'Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen' (2009A014) worden de gevallen beschreven. Voor de toepassing van bestuursrechtelijke maatregelen wordt verwezen naar het beleid van het verantwoordelijke bestuursorgaan.

*Onderbreking van het gebruik wegens de technische staat van het schip (art. 17 BVW)
Toezichthouders kunnen, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en in samenspraak met de directie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, het gebruik van het schip onderbreken 'indien de staat waarin het zich bevindt zodanig is dat de veiligheid ervan of van zijn omgeving onmiddellijk gevaar loopt'. Ingevolge beleid van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is dit thans onder meer het geval bij (verkort weergegeven):*

Het gebruik van een schip zonder geldig certificaat van onderzoek;

Het gebruik of toestand van het schip, die afwijkt, van het certificaat van onderzoek;

Het ontbreken of niet goed functioneren van de marifooninstallatie;

Het ontbreken of niet goed functioneren van verlichting bij nacht-

Het gebruik van een beladen schip zonder geldige meetbrief;

Het niet aan de minister van Verkeer en Waterstaat melden van belangrijke schades, herstel en eigendoms overgang.

Het onderbreken van het gebruik van het schip is een specifieke bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Voor de mogelijkheden en de geldende procedure wordt verwezen naar de actuele beleidsregels en instructies van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Toepassing bestuursdwang (art. 44 BVW)

Een aantal bijzondere wetten op scheepvaart- en milieugebied voorziet in de mogelijkheid tot toepassing van bestuursdwang. Zo kunnen toezichthouders bij de handhaving van de Binnenvaartwet, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en in samenspraak met de directie Scheepvaart van de inspectie Verkeer en Waterstaat, bestuursdwang toepassen bij overtredingen waarbij de veiligheid ter plaatse direct in het gedrang is en feitelijke maatregelen noodzakelijk zijn de situatie direct in overeenstemming te brengen met de Binnenvaartwet. De feitelijke maatregel betreft het stilleggen van het schip. De bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang volgt voor wat betreft de Binnenvaartwet uit artikel 44 BVW. Voor de mogelijkheden en de geldende procedure wordt verwezen naar het beleid van het verantwoordelijke bestuursorgaan (voor de Binnenvaartwet wordt verwezen naar de actuele beleidsregels en instructies van de Inspectie Verkeer en Waterstaat).

D. Bijlage: wetteksten

Binnenvaartwet
Wet op de economische delicten
Bestuut inwerkingtreding par, bestuurlijke boete
Herziene Rijnvaartakte (1868)

Binnenvaartwet

Artikel 44

Onze Minister is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet en de Herziene Rijnvaartakte gestelde verplichtingen.

Artikel 45

- i. Met de opsporing van de bij of krachtens deze wet en de Herziene Rijnvaartakte strafbaar gestelde feiten zijn belast de bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren, alsmede de in artikel 40 bedoelde ambtenaren, *f voor toezicht aangewezen ambtenaren*
2. De in het eerste lid bedoelde ambtenaren zijn tevens belast met de opsporing van de feiten, strafbaar gesteld in de artikelen 179 tot en met 182 en 184 van het Wetboek van Strafrecht voor zover deze feiten betrekking hebben op een bevel, vordering of handeling, gedaan of ondernomen door henzelf.

Artikel 48

1. Onze Minister kan aan degene die handelt in strijd met de artikelen 5, eerste lid, 6, eerste lid en zesde lid, 7, eerste lid, 8, derde lid, 10, tweede lid, 11, 12, 13, vierde lid, 21, eerste lid, 22, negende lid, 23, eerste lid, 36, vierde lid, 37, tweede lid, 43, tweede lid, en 46, tweede lid, een bestuurlijke boete opleggen.
2. De bestuurlijke boete die ten hoogste kan worden opgelegd komt overeen met de boete van de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht
/ let wel: uit de Herziene Rijnvaartakte vloeit een ander maximum voort]
3. De op te leggen bestuurlijke boete kan met maximaal 50% worden verhoogd, indien binnen een periode van 48 maanden tweemaal voor een zelfde feit, elk afzonderlijk in een periode van maximaal 24 maanden voorafgaand aan dat feit, een boete is opgelegd en onherroepelijk is geworden. In afwijking van het tweede lid geldt deze verhoging ook voor de ten hoogste op te leggen boete.
I let wel: uit de Herziene Rijnvaartakte vloeit een ander maximum voort]
4. Bij ministeriele regeling worden de boetebedragen voor de beboetbare feiten vastgesteld.
[zie bijlage 11,1 als bedoeld in art. 11.1 van de Binnenvaart regeling]

Artikel 49

1. Wanneer door het handelen in strijd met de artikelen 5, eerste lid, 6, eerste lid en zesde lid, 7, eerste lid, 8, derde lid, 10, tweede lid, 11, 12, 13, vierde lid, 21, eerste lid, 22, negende lid, 23, eerste lid, 36, vierde lid, 37, tweede lid, 43, tweede lid, en 46, tweede lid, gevaar voor de openbare veiligheid ontstaat of kan ontstaan, worden deze gedragingen aangemerkt als strafbaar feit
2. Handelen in strijd met artikel 17, vijfde lid, is een Strafbbaar feit,
3. Strafbare feiten als bedoeld in het eerste en tweede lid zijn overtredingen.

Wet op de economische delicten

Artikel 1

Economische delicten zijn: (...)

- 4°. overtredingen van voorschriften, gesteld bij of krachtens:
de Binnenvaartwet, de artikelen 5, eerste lid, 6, eerste lid en zesde lid, 7, eerste lid, 8, derde lid, 10, tweede lid, 11, 12, 13, vierde lid, 17, vijfde lid, 21, eerste lid, 22, negende lid, 23, eerste lid, 25, vierde lid en vijfde lid, 28, zevende lid, 31, vierde lid, 33, tweede lid, 36, vierde lid, 37, tweede lid, 39c, derde lid, 39e, en 43, tweede lid.
voorzover deze overtredingen niet strafbaar zijn op grond van artikel 32 van de op 17 oktober 1868 te Mannheim totstandgekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161);
(...)

Artikel 2

4. De economische delicten, bedoeld in artikel 1, onder 4°. en artikel Ia. onder 3", zijn overtredingen.
(...)

II

Artikel 6

1. Hij, die een economisch delict begaat, wordt gestraft: (...) 4°. in gevel van een andere overtreding, met hechtenis van ten hoogste zes maanden, taakstraf of geldboete van de vierde categorie.
Indien de waarde der goederen, waarmede of met betrekking tot welke het economisch delict is begaan, of die geheel of gedeeltelijk door middel van het economisch delict zijn verkregen, hoger is dan het vierde gedeelte van het maximum der geldboete welke in de gevallen onder 1° tot en met 4° kan worden opgelegd, kan, onverminderd het bepaalde in artikel 23, zevende lid, van het Wetboek van Strafrecht, een geldboete worden opgelegd van de naast hogere categorie.
2. Bovendien kunnen de bijkomende straffen, vermeld in artikel 7, en de maatregelen, vermeld in artikel 8, worden opgelegd, onverminderd de oplegging, in de daarvoor in aanmerking komende gevallen, van de maatregelen, elders in wettelijke bepalingen voorzien. (...)

I let wel: uit art. 32 Herziane Rijnvaartakte vloeit voort dat enkel een geldboete kan worden Opgelegd, tot een maximum van 2500 trekkingsrechten;

Besluit inwerkingtreding van enkele artikelen van de Binnenvaartwet (Staatsblad 2009, 558, 22 december 2009)

Enig artikel

Paragraaf 2 van hoofdstuk 5 van de Binnenvaartwet (de artikelen 48, 49 en SO), zoals gewijzigd bij de invoeringswet Binnenvaartwet, treedt in werking met ingang van 1 januari 2010, behoudens voor zover het betreft de aanduiding van de artikelen 25, vierde lid en vijfde lid, 28, zevende lid, 31, vierde lid, 33, tweede lid, van de binnenvaartwet in de artikelen 48, eerste lid en 49, eerste lid, van de Binnenvaartwet. *f vaarbewijsgerelateerde overtredingen I*

Herziene Rijnvaartakte (1868) / Akte van Mannheim

Artikel 32

Overtreding van de gemeenschappelijk door de Regeringen der Oeverstaten voor de Rijn vastgestelde politievoorschriften inzake de scheepvaart wordt gestraft met een boete ter waarde van ten minste 3 en ten hoogste 2500 bijzondere trekkingsrechten op het Internationale Monetair Fonds, omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat wiens bestuurlijke autoriteit de straf oplegt of aan wiens rechter de zaak wordt voorgelegd.

De in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid van een Staat die lid is van het Internationale Monetair Fonds wordt berekend volgens de waardebepaling die door het Internationale Monetair Fonds wordt toegepast ten aanzien van zijn eigen verrichtingen en transacties. Voor een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds wordt deze waarde berekend op een door die Staat vast te stellen wijze, met dien verstande evenwel dat de bedragen in de nationale munteenheid, die daardoor worden verkregen, zoveel mogelijk overeen dienen te komen met dezelfde reële waarde als de reële waarde die wordt uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten.

Artikel 33

In daarvoor geschikte plaatsen, gelegen aan of in de nabijheid van de Rijn, worden rechtbanken ingesteld, die zijn belast met de kennisneming van alle in artikel 34 vermeide zaken.

De Regeringen der Oeverstaten geven elkaar wederkerig kennis van de instelling der Rijnvaart rechtbanken in hun gebied en van de veranderingen die in het aantal, de zetel en het rechtsgebied dier rechtbanken mochten worden aangebracht.

Artikel 34

De Rijnvaartrechtbanken zijn bevoegd:

- I. in strafzaken, tot het onderzoek van en de uitspraak over alle overtredingen van de voorschriften betreffende de scheepvaart en de waterpolitie;
- II. in burgerlijke zaken, tot het doen van uitspraak na summiere behandeling in geschillen betreffende:
 - a. de betaling en het bedrag van loods-, kraan-, waag-, haven-, en kadegeleden;
 - b. de belemmering door particulieren van het gebruik der jaagpaden;
 - c. de schade, veroorzaakt door schippers en houtvlotter gedurende de reis of hij het aanleggen;
 - d. de vorderingen, ingesteld tegen eigenaren van voor het slepen van schepen gebruikte trekpaarden wegens aan onroerend goed toegebrachte schade.