

Transactiebeleid vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart

1 mei 1996

College van procureurs-generaal

1. Inleiding

Op 1 januari 1995 zijn de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart in werking getreden. Deze wetgeving beoogt een wettelijke regeling te geven met betrekking tot de rusttijden voor bemanningsleden, de samenstelling van de bemanning en de vaartijden van schepen op Nederlandse binnenwateren.

Door het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW) is inmiddels in het kader van deze wetgeving een afzonderlijke richtlijn opgesteld voor de opsporing. Daarnaast bestond de behoefte aan een richtlijn voor het transactie- en strafvorderingsbeleid. Deze richtlijn, die hierin voorziet, wordt opgenomen in de Richtlijn inzake misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, waarin zijn opgenomen de bijlagen van deze wet en het Transactiebesluit 1994.

Bij het opstellen van deze richtlijn is het uitgangspunt gehanteerd, zoveel mogelijk overtredingen onder de werking van het Transactiebesluit 1994 te brengen. Hierna wordt in het kort ingegaan op de wijze van handhaven, de feitomschrijvingen en de daarbij behorende tarifiering. De feitomschrijvingen en de daarbij behorende tarieven, zoals deze in de tekstenbundel en het feitenboekje worden opgenomen, zijn als bijlage bij deze richtlijn gevoegd.

2. Handhaving

Het in artikel 25 van het besluit voorgeschreven vaartijdenboek is het uitgangspunt bij iedere controle voor wat betreft deze wetgeving. In dit boek wordt vooraf o.a. de exploitatiewijze en de samenstelling van de bemanning geregistreerd. Daarnaast wordt per reis de vaar- en rusttijden bijgehouden. De relevante gegevens van iedere controle worden per schip in het Scheepvaart Controle Systeem (SCS) opgeno-

men. In dit systeem zijn uitsluitend de gegevens vermeld die betrekking hebben op de beroepsvaart. Ook het aanbieden van politietransacties kan in dit systeem 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.

3. Feitomschrijvingen en Tarifiering

De controle van deze wetgeving 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 aanwezigheid van bepaalde documenten, de registratie van de exploitatiewijze, de bemanningsleden en de vaar- en rusttijden. De hoogte van de tarifiering voor deze feiten is voornamelijk gebaseerd op het economische 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 tarifiering verdisconteerd.

De feiten kunnen in drie afzonderlijke groepen worden 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 – vaar- en rusttijden

3.1 De aanwezigheid, het invullen en het bewaren van het vaartijdenboek

Het vaartijdenboek is een primair controlemiddel, wanneer dit niet aanwezig is kan bijvoorbeeld niet worden vastgesteld of de gehele bemanning de verplichte rust heeft genoten bij een wisseling van de exploitatiewijze. Het financieel voordeel dat bij deze feiten

behaald kan worden is groot vandaar dat de tarifiering voor deze feiten loopt van f 250,- tot en met f 1.500,-. Tegen inlevering van het oude vaartijdenboek wordt door de Rijksverkeersinspectie (RVI) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat te Rotterdam een nieuw vaartijdenboek verstrekt, het oude boek wordt ongeldig gemaakt. Dit oude, ongeldige vaartijdenboek moet gedurende een periode van zes maanden aan boord van het schip worden bewaard. De gegevens, die in het ongeldige vaartijdenboek staan vermeld, zijn van groot belang voor de bedrijfsonderzoeken die door de RVI worden verricht. Deze bedrijfsonderzoeken beslaan een groter tijdvak. Deze onderzoeken worden bemoeilijkt wanneer het ongeldige vaartijdenboek niet gedurende de voorgeschreven periode aan boord is.

Wanneer bij een bedrijfsonderzoek het ongeldige vaartijdenboek niet aan boord is, wordt voor deze overtreding door het openbaar ministerie een OM-transactie van f 2.000,- (tariefgroep 160) aangeboden, een politietransactie is dan niet mogelijk.

Wanneer de politie bij een controle wordt geconfronteerd met een nieuw vaartijdenboek zonder een ongeldig vaartijdenboek, waardoor de voorafgaande periode van 48 uur niet kan worden gecontroleerd, kan een politietransactie worden aangeboden van f 250,- (tariefgroep 25).

3.2 De bemanningssterkte, de bekwaamheid en de medewerking bij een controle

De bemanningssterkte wordt voornamelijk bepaald door de exploitatiewijze, die in het vaartijdenboek voor die reis is weergegeven. Deze bemanning moet aan bepaalde bekwaamheidseisen voldoen. Voor deze feiten geldt één tarief, namelijk f 550,-. Door de bekwaamheid gelijk te schakelen aan de sterkte wordt voorkomen dat opstappers als 'nep'bemanningsleden aan boord worden meegenomen.

3.3 Vaar- en rusttijden

Het is niet altijd gemakkelijk om vast te stellen of er sprake is van een over-

schrijding van de vaartijd of dat er sprake is een te korte rusttijd. Om deze reden is gekozen voor één uurtarief van f 130,- voor de overtredingen van zowel de vaar- als de rusttijden. Het maakt daarbij niet uit welke exploitatiewijze van toepassing is.

4. Stillegging van het schip

De toezichthoudende- en de opsporingsambtenaren zijn op grond van artikel 14, eerste lid, van de wet bevoegd een schip naar een nabij gelegen plaats te brengen of te doen brengen en te beletten dat een schip weg

vaart, voor zover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak de arbeidsbescherming of de veiligheid van de vaart noodzakelijk is. 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. Het stilleggen van schepen vindt plaats in overleg met het lokale openbaar ministerie.

Bijlage 1 Feitomschrijvingen Teksten-bundel

Categorie-indeling B:

- 1 – Bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen;
- 2 – Bestuurders van motorvoertuigen op twee wielen;
- 3 – Bromfietzers en bestuurders van invalidervoertuigen met motor;
- 4 – Fietzers en bestuurders van invalidervoertuigen zonder motor;
- 5 – Voetgangers;
- 6 – Overige weggebruikers;
- 7 – Schippers;
- 8 – Een ieder.

Afdeling B. Verkeer te water

Nummers W 400 - W 485: Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (WVBB), het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (BVBB), Besluit Rijnvaartpolitie-reglement 1995 (BRPR 1995) en Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR)

Feit	artikel	1	2	3	4	5	6	7	8
W 400 als gezagvoerend schipper, als bemanningslid of als werkgever niet voldoen aan de vordering de vereiste medewerking te verlenen (inlichtingen/inzage/afschriften)	13 WVBB/1.10, 1.20 BRPR 1995							55	55
W405 als gezagvoerend schipper of als werkgever niet voldoen aan de vordering de vereiste medewerking te verlenen (stilhouden/overbrengen schip)	14 lid 2 WVBB/ 1.20 BRPR 1995							55	55
<i>wisseling van de exploitatiewijze</i> als gezagvoerend schipper of als werkgever geen zorg hebben gedragen dat ieder bemanningslid bij een wisseling van de exploitatiewijze de volledige rusttijd heeft genoten (per bemanningslid)	7 BVBB/23.07 ROSR							55	55
W 420a - 1 uur								13	13
W 420b - 2 uren								26	26
W 420c - 3 uren								39	39
W 420d - 4 uren								52	52
*W 420e - 5 uren of meer	vanaf							65	65
<i>dagvaart</i> als gezagvoerend schipper of als werkgever geen zorg hebben gedragen dat ieder bemanningslid de volledige rusttijd heeft genoten (per bemanningslid)								13	13
W 425a - 1 uur								26	26
W 425b - 2 uren								39	39
W 425c - 3 uren								52	52
W 425d - 4 uren									

*W 425e - 5 uren of meer	vanaf	65	65
als gezagvoerder schipper de vaartijd van 14 uur overschrijdend of als werkgever geen zorg heb- ben gedragen dat deze vaartijd niet wordt overschreden, met	9 BVBB		
W 430a - 1 uur		13	13
W 430b - 2 uren		26	26
W 430c - 3 uren		39	39
W 430d - 4 uren		52	52
*W 430e - 5 uren of meer	vanaf	65	65
als gezagvoerder schipper of als werkgever geen zorg hebben ge- dragen dat de vaart tussen 22.00 uur en 06.00 uur wordt onderbroken, met (geen over- schrijding van de vaar-/rusttijd)	10 lid 1 BVBB/23.05 ROSR		
W 435a - 1 uur		13	13
W 435b - 2 uren		26	26
W 435c - 3 uren		39	39
W 435d - 4 uren		52	52
*W 435e - 5 uren of meer	vanaf	65	65
<i>semi-continuvaart</i> als gezagvoerder schipper of als werkgever geen zorg hebben ge- dragen dat ieder bemanningslid de volledige rusttijd heeft genoten (per bemanningslid)	6 BVBB/23.06 ROSR		
W 440a - 1 uur		13	13
W 440b - 2 uren		26	26
W 440c - 3 uren		39	39
W 440d - 4 uren		52	52
*W 440e - 5 uren of meer	vanaf	65	65
als gezagvoerder schipper of als werkgever geen zorg hebben ge- dragen dat de vaart tussen 23.00 uur en 05.00 uur wordt onderbroken, met (geen over- schrijding van de vaar-/rusttijd)	10 lid 2 BVBB/23.05 ROSR		
W 445a - 1 uur		13	13
W 445b - 2 uren		26	26
W 445c - 3 uren		39	39
W 445d - 4 uren		52	52
*W 445e - 5 uren of meer	vanaf	65	65
<i>continuvaart</i> als gezagvoerder schipper of als werkgever geen zorg hebben ge- dragen dat ieder bemanningslid de volledige rusttijd heeft ge- noten (per bemanningslid)	8 BVBB/23.06 ROSR		
W 450a - 1 uur		13	13
W 450b - 2 uren		26	26
W 450c - 3 uren		39	39
W 450d - 4 uren		52	52
*W 450e - 5 uren of meer	vanaf	65	65

<i>minimumbemanning</i>			
	als gezagvoerder schipper varen	15 lid 1 BVBB/	
	terwijl of als werkgever geen	23.01 ROSR	
	zorg hebben gedragen dat, tijdens de vaart de minimumbemanning zich voortdurend aan boord bevindt, bij het ontbreken van		
W 455a -	1 bemanningslid		55 55
W 455b -	2 bemanningsleden		110 110
*W 455c -	3 bemanningsleden of meer	vanaf	165 165
<i>bescheiden</i>			
	als gezagvoerder schipper dan wel als werkgever geen zorg hebben gedragen dat de schipper in het bezit is van een Rijnschipperspatent, een vaarbewijs, dan wel een bewijs van bekwaamheid voor de binnenvaart		
W 460a -	binnenvaart	18 onderdeel a BVBB/23.04 lid 5.1 ROSR	55 55
W 460b -	zeescheepvaart op binnenwateren	29 onderdeel b BVBB/20.03 ivm 23.04 lid 5.1 ROSR	55 55
W 465	als gezagvoerder schipper/bemanningslid varen terwijl of als werkgever geen zorg hebben gedragen dat het betrokken bemanningslid niet in het bezit is van een dienstboekje	24 lid 1 BVBB/ 23.04 lid 1 ROSR	55 55
W 470	als gezagvoerder schipper dan wel als werkgever geen zorg hebben gedragen dat een vaartijdenboek aan boord van het schip aanwezig is	25 BVBB/23.08 ROSR	150 150
	als gezagvoerder schipper het vaartijdenboek niet dan wel niet op de juiste wijze bijhouden of als werkgever hier voor geen zorg hebben gedragen, over een periode van:	27 lid 1, 2 en 3 BVBB/23.08 ROSR	
W 475a -	1 dag		25 25
W 475b -	2 dagen		50 50
W 475c -	3 dagen		100 100
*W 475d -	4 dagen of meer	vanaf	150 150
	als gezagvoerder schipper dan wel als werkgever geen zorg hebben gedragen dat het vorige ongeldige vaartijdenboek aan boord wordt bewaard, gedurende een periode	27 lid 4 BVBB/ 23.08 lid 3 ROSR	
W 480a -	van 1 week voorafgaande aan de ingebruikname van het nieuwe vaartijdenboek		25 25
*W 480b -	langer dan 1 week voorafgaande aan de ingebruikname van het nieuwe vaartijdenboek		160 160

als gezagvoerend schipper dan	11 BVBB/23.08		
wel als werkgever geen zorg heb-	lid 5 ROSR		
ben gedragen dat de registraties			
van de tachograaf in chronolo-			
gische volgorde aan boord wor-			
den bewaard, gedurende een			
periode			
W 485a - van 1 week na de laatsteraan-			
tekening		25	25
*W485b - langer dan 1 week na de laatste			
aantekening		160	160

