

Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen

Categorie: Pre-opsporing, 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: 2004A003

Datum vaststelling: 02-03-2004

Datum inwerkingtreding: 01-05-2004

Geldigheidsduur: 01-05-2008

Publicatie in Stcrt.: 27-04-2004, nr. 80
Vervallen: Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen(1999A036)

Relevante beleidsregels OM:

– *Aanwijzing Rijnkruisend scheepvaartverkeer (2003A009);*

– *Aanwijzing – (1998A005) en richtlijn voor strafvordering varen onder invloed (1998R001);*

– *Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen (2003R006)*

Wetsbepalingen:

– *Artikel 9, 29, 32, 34, 35*

Scheepvaartverkeerswet

– *Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer*

– *Artikel 9, 48, 49 Binnenschepenwet*

– *Artikel 18, 19 Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart*

– *Artikel 32 Herziane Rijnvaartakte*

– *Artikel 1.02 lid 7 en art. 1.03 lid 4 Rijnvaartpolitierglement 1995*

– *Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 1995*

– *Reglement Rijnpatenten 1998*

– *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

Op de binnenwateren in Nederland is in het belang van de arbeidsbescher-

ming en de veiligheid van de vaart de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart van toepassing.

Deze wetgeving beoogt een wettelijke regeling te geven met betrekking tot de rusttijden voor bemanningsleden, de samenstelling van de bemanningsleden en de vaartijden van schepen op Nederlandse binnenwateren.

De Herziane 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, RRP1998, RRP en het ADN, zijn gesanctioneerd in de Herziane Rijnvaartakte 1868 (art. 32).

Hoofdstuk 23 ROSR regelt daarbij de bepalingen met betrekking tot de bemanning. Door de in 2002 van kracht geworden aanpassing van Hoofdstuk 23 ROSR kan voor de vaart beneden het Spijksche Veer (kilometerraai 857,4), als daarbij de Duits-Nederlandse grens niet wordt overschreden, worden volstaan met de naleving van de voorschriften van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. (Nieuw artikel 23.15 ROSR in werking 1 juli 2002) N.B. Zie verder de Aanwijzing Rijnkruisend scheepvaartverkeer.

De uitvoeringsregelingen van de Herziane Rijnvaartakte 1868 hebben een wettelijke basis verkregen bij 'Wet van 20 december 2001, houdende wijziging van de Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart, alsmede enkele andere regelingen teneinde te voorzien in een wettelijke basis voor een aantal uitvoeringsregelingen van verdragen', Staatsblad 2002, 19. Hierdoor biedt bijvoorbeeld het nieuwe artikel 5a WVBB een wettelijke basis voor het in het ROSR geregelde ten aanzien van de bepalingen met betrekking tot de bemanning.

Deze aanwijzing betreft de bevoegdheden van toezichthouders¹ 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.

Door de inwerkingtreding van de Arbeidstijdenwet zijn de rusttijdbepalingen uit het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (BVBB) op 1 april 1998 overgeheveld naar het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De sanctiëring is echter in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart gebleven. (Zie artikel 5 BVBB jo. artikel 16 WVBB dat strafbaar is gesteld in artikel 17 WVBB.) De politie is belast met het toezicht op hoofdstuk 5 (Binnenvaart) van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. (Zie het besluit 'Aanwijzing toezichthoudende ambtenaren Arbeidstijden vervoer' van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.) 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.

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 politie voor het handhaven van de rusttijden, vaartijden en bemanningssterkte van de binnenvaart en criteria voor het stilleggen van schepen.

(Pre) opsporing

1. Controlemiddelen

1.1. Het vaartijdenboek

Het in hoofdstuk IV van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart 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 vaaren 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 Divisie Vervoer 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 Divisie Vervoer worden verricht. Deze bedrijfsonderzoeken beslaan een groter tijdvak. Deze 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 Bevoegdheden van toezichthouders tot stilleggen schepen

Op de Nederlandse Rijn, het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal, gelden internationale reglementen (RPR95, ROSR, RRP 1998, RRP, ADNR). 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 (zie HR nr. 116.174 d.d. 29 juni 1999)

2.2 Toezicht

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). Het schip langer stilleggen kan wel op grond van artikel 9 van de Binnenschepenwet. Dat artikel geeft aan de IVW Divisie Scheepvaart en de Arbeidsinspectie de bevoegdheid het schip stil te leggen 'indien de staat waarin het schip zich bevindt zodanig is dat de veiligheid van het schip en de opvarenden of van andere schepen en hun opvarenden onmiddellijk gevaar loopt'.

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'.

Op grond van artikel 8:1 Arbeidstijdenwet (ATW) zijn naast de Arbeidsinspectie ook de ambtenaren van de IVW Divisie Vervoer en de IVW Divisie Scheepvaart en de politie belast met het toezicht op de naleving van de rustbepalingen in hoofdstuk 5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Bevel de arbeid te staken

Op grond van artikel 8:2 van deze wet kan de toezichthouder een bevel geven de arbeid te staken en de voor-

geschreven 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. (Misdrif artikel 8:3 Arbeidstijdenwet. Strafbaar als economisch delict ingevolge artikel 1 lid 3 Wet op de economische delicten (WED)).

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 Bevoegdheid 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 49 BISW, artikel 19 WVBB en artikel 32 SVVW). Indien daarbij verwezen wordt naar art. 5:19 AWB mag het schip op een bepaalde plaats worden stilgelegd. 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 economische delicten (WED) zijn gebracht (i.c. 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').

N.B. Opzettelijk niet voldoen aan de vordering levert overtreding van artikel 184 WvSr op.

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 eventueel daaraan 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. Toepassing van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 vindt plaats met inachtneming van de Aanwijzing

Rijnkruisend scheepvaartverkeer. Indien de ernst van de feitelijk aange troffen 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 toezicht-

houder. 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 is sprake 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 zijnde 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.

N.B.: 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.

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 RPR95-gebied 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.

3.6. Ernstig gevaarzettend gedrag

Indien er geen mogelijkheden zijn voor het stilleggen van een schip door de IVW Divisie Scheepvaart of de Arbeidsinspectie op grond van artikel 9 van de Binnenschepenwet 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 afwezig van de ernst van de gevaarzetting in verband met het overige scheepvaartverkeer;
- b. het geheel ontbreken of niet goed functioneren van de marifooninstallatie;
- c. 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 afwezig van de ernst van de gevaarzetting in verband met de nabijheid van verkeersposten, sluisen, bruggen en andere kunstwerken waarmee (ook) gecommuniceerd moet (kunnen) worden;
- d. het negeren van de verplichting te gaan stilliggen bij slecht zicht.

3.7. Belading

Indien er geen mogelijkheden zijn voor het stilleggen van een schip door IVW Divisie Scheepvaart of de Arbeidsinspectie op grond van artikel 9 van de Binnenschepenwet 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 veiligheidsafstand op zone 2 en 3 wateren kleiner is dan 50 cm. en 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 Divisie Vervoer op grond van de Wet vervoer van gevaarlijke stoffen, of door de IVW Divisie Scheepvaart of de Arbeidsinspectie op grond van artikel 9 van de Binnenschepenwet, 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. 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 Divisie Vervoer, de IVW Divisie Scheepvaart 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 conform paragraaf 3.2, sub b.

3.10. Vaarverbod bij 'Varen onder invloed' artikel 27

Scheepvaartverkeerswet c.q. artikel 1.02, zevende lid, of artikel 1.03, vierde lid, Rijnvaartpolitie reglement 1995

Artikel 29 lid 1

Scheepvaartverkeerswet geeft de mogelijkheid aan de opsporingsambtenaar om, bij ernstige verdenking van handelen in strijd met 'varen onder invloed' artikel 27

Scheepvaartverkeerswet c.q. artikel 1.02, zevende lid, of artikel 1.03, vierde lid, Rijnvaartpolitie reglement 1995, 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.).

Artikel 29 lid 2

Scheepvaartverkeerswet geeft aan de opsporingsambtenaar dezelfde bevoegdheid op degene die aanstalten maakt een schip dat op een scheepvaartweg voor vertrek gereed ligt, te voeren te sturen, dan wel als loods aan boord van een zodanig schip te adviseren over de te voeren navigatie.

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

Voor het opleggen van een vaarverbod ingevolge artikel 29

Scheepvaartverkeerswet wordt de tabel voor het wegverkeer gehanteerd. Uitgangspunt hierbij is dat per uur 65 µg/l wordt afgebroken.

Tabel 1 voor vaarverbod:

000 - 220 µg/l	Geen	1001 - 1065 µg/l	13 uur
221 - 285 mg/l	1 uur	1066 - 1130 µg/l	14 uur
286 - 350 mg/l	2 uur	1131 - 1195 mg/l	15 uur
351 - 415 µg/l	3 uur	1196 - 1260 µg/l	16 uur
416 - 480 µg/l	4 uur	1261 - 1325 µg/l	17 uur
481 - 545 µg/l	5 uur	1326 - 1390 µg/l	18 uur
546 - 610 µg/l	6 uur	1391 - 1455 µg/l	19 uur
611 - 675 µg/l	7 uur	1456 - 1520 µg/l	20 uur
676 - 740 µg/l	8 uur	1521 - 1585 µg/l	21 uur
741 - 805 µg/l	9 uur	1586 - 1650 µg/l	22 uur
806 - 870 µg/l	10 uur	1651 - 1715 µg/l	23 uur
871 - 935 µg/l	11 uur	1716 µg/l en hoger	24 uur
936 - 1000 µg/l	12 uur		

Opmerking: Sinds 1 april 2002 geldt, op de wateren waarop de Herziane Rijnvaartakte van toepassing is (Rijn, Waal en Lek), een toegestane alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 ‰. Hiervoor geldt tabel 1.

Zodra de Scheepvaartverkeerswet op overeenkomstige wijze is aangepast van 0,8 ‰ naar 0,5 ‰, wordt deze tabel tevens van toepassing op de overige wateren in Nederland. Tot dat moment geldt voor het regime van de SVVW onderstaande tabel 2.

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 conform paragraaf 3.2., sub b.

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

Tabel 2 voor vaarverbod:

000 - 350 µg/l	geen	1131 - 1195 µg/l	13 uur
351 - 415 µg/l	1 uur	1196 - 1260 µg/l	14 uur
416 - 480 µg/l	2 uur	1261 - 1325 µg/l	15 uur
481 - 545 µg/l	3 uur	1326 - 1390 µg/l	16 uur
546 - 610 µg/l	4 uur	1391 - 1455 µg/l	17 uur
611 - 675 µg/l	5 uur	1456 - 1520 µg/l	18 uur
676 - 740 µg/l	6 uur	1521 - 1585 µg/l	19 uur
741 - 805 µg/l	7 uur	1586 - 1650 µg/l	20 uur
806 - 870 µg/l	8 uur	1651 - 1715 µg/l	21 uur
871 - 935 µg/l	9 uur	1716 - 1780 µg/l	22 uur
936 - 1000 µg/l	10 uur	1781 - 1845 µg/l	23 uur
1001 - 1065 µg/l	11 uur	1846 µg/l en hoger	24 uur
1066 - 1130 µg/l	12 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.

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.

N.B. 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 exploitatiewijze, 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.

Bijlage

Gebruikte afkortingen

SVVW: Scheepvaartverkeerswet
BISW: Binnenschepenwet
WVBB: Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart
BVBB: Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart
RPR95: Rijnvaartpolitierglement 1995
BPR: Binnenvaartpolitierglement
ROSR: Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 1995
RRP1998: Reglement Rijnpatenten 1998
RRP: Reglement Radarpatenten
ADNR: Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation du Rhin
AWB: Algemene wet bestuursrecht
ATW: Arbeidstijdenwet
WED: Wet op de economische delicten
IVW: Inspectie Verkeer en Waterstaat

¹ Bijvoorbeeld van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), de IVW Divisie Scheepvaart (vh. Scheepvaartinspectie) en de IVW Divisie Vervoer (vh. Rijksverkeersinspectie) en van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Arbeidsinspectie.