



## Aanwijzing binnenvaart

*Categorie: Opsporing en vervolging*

*Rechtskarakter: Aanwijzing i.d.z.v. artikel 130, lid 4, Wet RO*

*Afzender: College van procureurs-generaal*

*Adressaat: Hoofden van de parketten*

*Registratienummer: 2011A009*

*Datum vaststelling: 06-06-2011*

*Datum inwerkingtreding: 01-07-2011*

*Geldigheidsduur: 30-06-2015*

*Publicatie in Stcrt.: PM*

*Vervallen: Aanwijzing varen onder invloed (2010A020)*

*Relevante beleidsregels OM: Richtlijn voor strafvordering Binnenvaart (2011R006)*

*Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersovertredingen (2011R008)*

*Aanwijzing OM-Afdoening (2011A011)*

*Aanwijzing rechtsbijstand politieverhoor (2010A007)*

*Wetsbepalingen: Artikel 45 en 49 Binnenvaartwet (BVW); artikel 27–31 Scheepvaartverkeerswet (SVW);*

*Artikel 1.02 Binnenvaartpolitie-reglement (BPR); artikel 1.02 en 1.03 Rijnvaartpolitie-reglement 1995*

*(RPR); artikel 32 Herziene Rijnvaartakte (HRA); Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 (ROSR);*

*Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS); richtlijn technische voorschriften (2006/87/EG)*

*Jurisprudentie: –*

*Bijlage(n):*

## Samenvatting

Deze aanwijzing bevat regels voor het OM en opsporingsambtenaren voor de strafrechtelijke handhaving van de belangrijkste wet- en regelgeving op het gebied van de **scheepvaart op de binnenwateren** (beroeps- en recreatievaart). In het bijzonder wordt aandacht besteed aan de strafrechtelijke handhaving van de **Binnenvaartwet**. Verder wordt ingegaan op het opsporings- en vervolgingsbeleid ten aanzien van **varen onder invloed**, alsmede op **interventies** als het stilleggen van schepen en het opleggen van vaarverboden. Ook bevat deze aanwijzing een beleidslijn voor de opsporing en vervolging van bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte strafbaar gestelde feiten (**Rijnvaart**).

### Inhoud

- Samenvatting
- I Algemeen
- II Binnenvaartwet
- III Varen onder invloed
- IV Interventies
  - 1. Stilleggen van schepen
  - 2. Vaarverboden (bij varen onder invloed)
- V Conventionele wateren; Rijnvaart
- VI Overgangsrecht

## I. Algemeen

**Dit hoofdstuk geeft een korte introductie in de wet- en regelgeving op de Nederlandse binnenwateren. Verder worden wijzigingen ten opzichte van vorige beleidsregels toegelicht en wordt ingegaan op de reikwijdte van de aanwijzing.**

### 1 Inleiding wet- en regelgeving binnenwateren

De wet- en regelgeving op de Nederlandse binnenwateren verschilt per water. Op enkele scheepvaartwegen zijn een specifiek verdrag en bijbehorende voorschriften van toepassing. Van belang is met name de Herziene Rijnvaartakte (ook wel: Akte van Mannheim 1868), die in Nederland geldt op de Rijn, het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal. Ter uitvoering van de HRA zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg voor de 'internationale Rijn' specifieke voorschriften tot stand gebracht (zie hoofdstuk V).

De Nederlandse wetgeving voor de binnenvaart is voor een groot deel gebaseerd op die voorschriften en op Europese regelgeving. Van belang zijn met name de:

– *Scheepvaartverkeerswet (SVW)*



De regels voor het verkeer op de Nederlandse binnenwateren en de territoriale zee zijn vastgelegd in de Scheepvaartverkeerswet, de 'wegenverkeerswet voor de vaarweg'. In de SVW staan algemene regels voor het veilige verloop van het scheepvaartverkeer. De wet bevat onder meer het verbod op varen onder invloed (zie hoofdstuk III van deze aanwijzing). De SVW vormt eveneens de basis voor het beheer van scheepvaartwegen en het aanbrengen van verkeerstekens (zie ook het *Besluit administratieve bepalingen scheepvaart*, BABS).

– *Div. scheepvaartreglementen*

De in de SVW neergelegde regels zijn voor de Nederlandse binnenwateren nader uitgewerkt in het *Binnenvaartpolitiereglement (BPR)*. Op de internationale Rijn geldt het *Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR)*; op andere conventionele (grens)wateren (Eems/Dollard, Westerschelde, Het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Gemeenschappelijke Maas) geldt het desbetreffende scheepvaartreglement.<sup>1</sup>

– *Binnenvaartwet (BVW)*

Deze wet en lagere regelgeving (binnenvaartbesluit, binnenvaartregeling) heeft onder meer betrekking op technische eisen voor binnenschepen, toegang tot de markt, bemanningsvoorschriften, vaarwijzen en vaar- en rusttijden (zie hoofdstuk II van deze aanwijzing)

– *Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS)*

Op het transport van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) van toepassing. Specifieke (technische) voorschriften zijn opgenomen in op deze wet gebaseerde regelingen als het Besluit Vervoer Gevaarlijke Stoffen (BvGs) en de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG). Het ADN (*Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation*) is een bijlage bij het VBG (zie de richtlijn voor strafvordering Binnenvaart)

– *Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim 1868) en uitvoeringsregelingen*

Voor de internationale Rijn zijn door de CCR uitvoeringsregelingen tot stand gebracht (zie hoofdstuk V).

## 2 Wijzigingen

In deze aanwijzing is een aantal bestaande beleidsregels op het gebied van de scheepvaart op de binnenwateren samengevoegd. Het huidige beleid wordt voortgezet, maar is wel op onderdelen vereenvoudigd.<sup>2</sup> Inhoudelijke wijzigingen hangen voornamelijk samen met de verdere implementatie van de Wet OM-afdoening, de inwerkingtreding van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren ('het ADN')<sup>3</sup>, de invoering van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RspR), wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en de formalisering van het beleid voor de handhaving van de Binnenvaartwet. Sinds 1 januari 2010 werd een 'tijdelijk beleidskader handhaving binnenvaart' gehanteerd, dat diende ter actualisering van de bestaande beleidsregels. Dat tijdelijk geldende opsporings- en vervolgingsbeleid voor de Binnenvaartwet is nu opgenomen in deze aanwijzing (zie hoofdstuk II). Verder is het beleid geactualiseerd. Zo is het onderdeel 'varen onder invloed' herzien naar aanleiding van de zgn. 'Salduz-jurisprudentie' en het standpunt van het OM over het recht op consultatie van een raadsman.<sup>4</sup> Tot slot is waar mogelijk geanticipeerd op aanstaande wijzigingen van wet- en regelgeving. Daarbij zijn met name van belang:

- het 10<sup>e</sup> wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (BPR);
- het wijzigingsbesluit Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR)<sup>5</sup>
- de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en Binnenvaartwet in verband met de invoering van de ontzegging van de vaarbevoegdheid (Tweede Kamer 2010–2011, 32 539, nr. 2).

## 3 Reikwijdte aanwijzing

Deze aanwijzing bevat regels voor het OM en opsporingsambtenaren voor de strafrechtelijke handhaving van de belangrijkste wet- en regelgeving op het gebied van de scheepvaart op de binnenwateren (beroeps- en recreatievaart).

<sup>1</sup> Waar in deze aanwijzing wordt uitgegaan van een overtreding van een voorschrift in het BPR, respectievelijk het RPR (1995) dient op de Eems/Dollard, Westerschelde, Het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Gemeenschappelijke Maas conform deze aanwijzing te worden gehandeld voor zover de gedraging is te herleiden tot een overeenkomstige overtreding in het desbetreffende scheepvaartreglement.

<sup>2</sup> Onder meer om de administratieve lasten voor handhavers te reduceren. Zie de brief van de minister van veiligheid en justitie over de vermindering van administratieve lasten bij de politie (Tweede Kamer 2010–2011, 29 628, nr. 238, p. 3).

<sup>3</sup> Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation.

<sup>4</sup> Arrest van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) van 27 november 2008 in de zaak 'Salduz tegen Turkije' (application no. 36391/02) en latere uitspraken van het EHRM, resp. de Hoge Raad over het recht op consultatiebijstand. Zie de actuele 'Aanwijzing rechtsbijstand politieverhoor'.

<sup>5</sup> Besluit van 1 december 2010, houdende wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en een reparatie van het Binnenvaartbesluit (Stb. 2010, 811) – met verschillende inwerkingtredingsdata (1 januari 2011, 1 juli 2011 en 1 december 2011).



- Zeevaart valt buiten de reikwijdte van deze aanwijzing<sup>6</sup>. Dit geldt ook voor het domein milieu (bijv. het Scheepsafvalstoffenverdrag, de Waterwet).
- Vanwege de verwevenheid tussen strafrechtelijke en bestuursrechtelijke handhaving wordt in deze aanwijzing ook aandacht besteed aan bevoegdheden van bestuursorganen en toezichthouders. Of die specifieke bevoegdheden worden aangewend en op welke wijze, is aan het bestuursorgaan; voor de actuele mogelijkheden en geldende procedures wordt verwezen naar het beleid van de verantwoordelijke autoriteit.
- Het vigerende transactie- en requireerbeleid, alsook het beleid in het kader van strafbeschikkingen, is neergelegd in de in de aanhef vermelde richtlijnen voor strafvordering.

## II. Binnenvaartwet

**De wet- en regelgeving over technische eisen voor schepen, bemanningsvoorschriften en vaar- en rusttijden wordt primair bestuursrechtelijk gehandhaafd. Het strafrecht wordt nog slechts in een beperkt aantal gevallen toegepast. In dit hoofdstuk wordt het beleidskader voor de strafrechtelijke handhaving van de Binnenvaartwet uiteengezet.**

### 1 Inleiding

Op 1 juli 2009 is de Binnenvaartwet (hierna: BVW) in werking getreden. De wet heeft wetgeving vervangen<sup>7</sup> en regelt onderwerpen als technische eisen voor binnenschepen, bemanningsvoorschriften, vaarbewijzen en vaar- en rusttijden. Zoals beschreven in de voormalige *'Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen'* (2009A014) 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 in werking getreden.<sup>8</sup> Als gevolg daarvan wordt de Binnenvaartwet nu primair bestuursrechtelijk gehandhaafd.

De bestuursrechtelijke handhaving van de Binnenvaartwet is in hoofdzaak opgedragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW).<sup>9</sup> 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. De bijzonderheden met betrekking tot handhaving op de internationale Rijn worden nader uiteen gezet in hoofdstuk V van deze aanwijzing.

### 2 Opsporing

Slechts enkele in de Binnenvaartwet genoemde gedragingen worden strafrechtelijk gehandhaafd. Van overtreding van de desbetreffende voorschriften, gesteld bij of krachtens de Binnenvaartwet, wordt door de opsporingsambtenaren (art. 45 BVW) proces-verbaal opgemaakt en dit wordt aan het Openbaar Ministerie gezonden. De strafbare feiten betreffen doorgaans economische delicten als bedoeld in artikel 1, onder 4<sup>o</sup>, van de Wet op de economische delicten (WED).<sup>10</sup> Het strafrecht wordt alleen toegepast bij:

- gebruik van een schip terwijl het gebruik is onderbroken (art. 17 BVW) (zie par. 2.1);
- bepaalde vaarbewijsgerelateerde overtredingen (onder meer art. 25 BVW) (zie par. 2.2);
- gevaar voor de openbare veiligheid (art. 49 BVW) (zie par. 2.3).

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

De minister van Infrastructuur en Milieu kan op grond van artikel 17 van de Binnenvaartwet het gebruik van een schip onderbreken, indien de 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 de opschalingsconstructie van art. 49,

<sup>6</sup> Zeeschepen die de binnenwateren bevaren vallen wel binnen het bereik.

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Staatsblad 2009, 558 (22 december 2009). De paragraaf is (aanvankelijk) gedeeltelijk in werking getreden. Zie par. 2.2 van dit hoofdstuk.

<sup>9</sup> Mogelijk gaat de IVW met de VROM-Inspectie op termijn op in de 'Inspectie Leefomgeving en Transport' (werknaam). In geval van een organisatiewijziging geldt hetgeen in deze beleidsregel is bepaald mutatis mutandis voor rechtsopvolgers.

<sup>10</sup> Dit geldt alleen voor overtredingen buiten de internationale Rijn. Zie hoofdstuk V.



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

## 2.2 Vaarbewijzen (artt. 25, 28, 31 en 33 BVW)

De Binnenvaartwet bevat een wettelijke regeling met betrekking tot vaarbewijzen, die oorspronkelijk geheel bestuursrechtelijk zou worden gehandhaafd. De bij de handhaving betrokken ministeries zijn echter tot het inzicht gekomen dat de 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. Als gevolg van die uitzondering wordt de vaarbewijsplicht – in afwachting van een wetswijziging<sup>11</sup> – tijdelijk strafrechtelijk gehandhaafd. De uitzondering geldt voornamelijk voor alle categorieën, van (beperkt) groot vaarbewijs en groot Rijnpatent tot klein vaarbewijs.<sup>12</sup>

## 2.3 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).<sup>13</sup>

### 2.3.1 Algemeen

Het begrip 'gevaar voor de openbare veiligheid' is noch in de Binnenvaartwet, noch in de memorie van toelichting bij die wet nader omschreven. Voor de invulling van het begrip is in deze beleidsregel 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.<sup>14</sup> Bij omgeving kan onder meer gedacht worden aan de directe omgeving, aan het overige scheepvaartverkeer en aan derden als passagiers, recreanten (zwemmers) of omwonenden.<sup>15</sup>

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.<sup>16</sup> Gedragingen moeten 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

<sup>11</sup> Tweede Kamer 2010–2011, 32 539, nr. 2. Dit wetsvoorstel introduceert naast de ontzegging van de vaarbevoegdheid ook de mogelijkheid om categorieën vaarbewijzen bij ministeriële regeling uit te zonderen van de bestuurlijke boete (c.q. strafrechtelijk te laten handhaven). Naar verwachting zal dit ertoe leiden dat het klein vaarbewijs strafrechtelijk, en het groot vaarbewijs bestuursrechtelijk wordt gehandhaafd.

<sup>12</sup> 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 (aanvankelijk) 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 Binnenvaartbesluit. Voor genoemde onderdelen van de Binnenvaartwet vindt handhaving derhalve plaats over de band van de WED.

<sup>13</sup> De verbodsbepalingen uit de Binnenvaartwet zijn opgenomen in de rangschikking van art. 1, onder 4<sup>e</sup>, 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 WED, 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 deze beleidsregel.

<sup>14</sup> 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' (uitstraling naar buiten).

<sup>15</sup> Passagiers maken geen deel uit van de bemanning en moeten worden beschouwd als 'derden'. Dat inzicht brengt met zich mee dat bij passagiersvaart al snel sprake zou kunnen zijn van 'gevaar voor de openbare veiligheid'. Dat bij passagiersvaart strafrechtelijke handhaving eerder is geïndiceerd dan bij andere vormen van scheepvaart, is op zichzelf niet onredelijk; bij personenvervoer mag van betrokkenen immers een bovengemiddeld verantwoordelijkheidsbesef worden verwacht. Het is echter niet wenselijk om in alle gevallen meteen gevaar voor de openbare veiligheid aan te nemen. Of gevaar voor de openbare veiligheid aan de orde is, hangt af van de specifieke omstandigheden van het geval.

<sup>16</sup> Wat de wetgever precies heeft bedoeld met de toevoeging 'kan ontstaan' is niet helemaal duidelijk. Een gevaar is per definitie potentieel; de essentie van het begrip gevaar is immers de *reëlemogelijkheid* 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 de 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.



voor *zware vormen van overtredingen*.<sup>17</sup> 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.

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 (2.3.2). 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 gevaarstelling en met name het gevaar voor de omgeving/derden. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de volgende indicatoren:

- de nabijheid van derden (bv. recreanten, passagiers, het overige scheepvaartverkeer);
- door derden ondervonden schade/opgelopen letsel (zie par. 2.3.2);
- de omgeving (bijv. druk bevaren vaarweg of dichtbevolkt gebied, haven);
- de soort lading of het soort schip (bijv. passagiersschip of schip bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen);
- de 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/of strafbare feiten.

De omstandigheden worden door opsporingsambtenaren toegelicht in het proces-verbaal.

### 2.3.2 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.<sup>18</sup> In de meeste gevallen zal tevens de behoefte bestaan het schip stil te leggen (zie in dat verband hoofdstuk IV van deze aanwijzing). Tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden (zie vorige paragraaf) worden beboetbare gedragingen uit de Binnenvaartwet in overige gevallen met een bestuurlijke boete afgedaan.

#### – *Schade en letsel*

Van gevaar voor de openbare veiligheid wordt in elk geval uitgegaan indien derden als gevolg van de gedraging meer dan lichte schade en/of meer dan licht letsel, dan wel zwaar letsel hebben opgelopen.<sup>19</sup> NB In geval van meer dan licht letsel of 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 in ieder geval strafrechtelijk afgedaan bij een overschrijding met 10% of meer van het ten hoogste toegelaten aantal personen.

#### – *Rusttijden (onder meer artikel 22, negende lid, BVW jo 5.5 BVR en 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. Een uitgangspunt in het handavingsbeleid is dat met ieder uur overschrijding de gevaarstelling (i.c. de mate waarin de veiligheid van derden in het geding kan komen) en daarmee de ernst van de normoverschrijding in zwaarte toeneemt. Tekorten van zes uren of meer worden in ieder geval strafrechtelijk afgedaan.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> 'Het wetsvoorstel biedt aldus de mogelijkheid om de strafrechtelijke vervolging te reserveren voor een zware vorm van overtredingen en in de minder ernstige gevallen te 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, 30 523, nr. 3, p. 28 (Memorie van Toelichting Binnenvaartwet).

<sup>18</sup> De situaties zijn ontleend aan de voormalige 'Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen'. In die aanwijzing werd aangegeven wanneer er aanleiding bestond het schip vanwege de ernst van de overtreding direct stil te leggen.

<sup>19</sup> Bij '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 dient 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.

<sup>20</sup> Het niet bijhouden van het vaartijdenboek (artikel 22, negende lid, BVW jo 5.12, eerste lid, BVR en 23.08, eerste lid, ROSR) wordt met een bestuurlijke boete afgedaan.



- *Onderbemanning (artikel 22, negende lid, BVW jo 5.6 BVR en 23.01, eerste lid, ROSR)*  
Het nalaten om tijdens de vaart voortdurend de volledige minimumbemanning aan boord te hebben, wordt in ieder geval strafrechtelijk afgedaan bij het ontbreken van 50% of meer van de voorgeschreven bemanning (de helft of minder van de voorgeschreven bemanning is aanwezig).

### 2.3.3 Rijnvaart

De mogelijkheid om van het bestuursrecht 'op te schalen' naar het strafrecht, wordt op de internationale Rijn 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 Herziene Rijnvaartakte, vormen dat artikel en het relevante voorschrift voor de Rijnvaart (bv. bepaling uit het ROSR) bij gevaar voor de openbare veiligheid de grondslag voor de strafrechtelijke handhaving. Met die kanteekening geldt het in dit hoofdstuk opgenomen beleid mutatis mutandis voor de internationale Rijn (zie hoofdstuk V van deze aanwijzing).

## 3 Vervolging

### 3.1 Relatieve bevoegdheid

In aansluiting bij het regime van de Herziene Rijnvaartakte (art. 35), is de hoofdregel dat vervolging wordt ingesteld in het arrondissement waar het delict heeft plaatsgevonden. Daarnaast kan vervolging worden ingesteld in het arrondissement waar de verdachte woont (natuurlijke persoon) of statutair gevestigd is (rechtspersoon). Voor laatstgenoemde mogelijkheid kan echter alleen worden gekozen bij delicten die hebben plaatsgevonden buiten de internationale Rijn.

### 3.2 Afdoeningswijzen

Door de inwerkingtreding van de bestuurlijke boete (c.q. het eenvoudigweg niet langer van toepassing zijn van het strafrecht), alsmede door de verdere implementatie van de Wet OM-Afdoening, is het niet meer mogelijk om voor gedragingen uit de BVW een politietransactie aan te bieden. De feitcodes die betrekking hadden op de betreffende voormalig-politietransigabele feiten zijn met ingang van 1 januari 2010 voor het merendeel afgesloten.<sup>21</sup>

Alleen bij een beperkt aantal overtredingen van de BVW kan nog strafrechtelijk worden opgetreden. Dit gebeurt door een politie- of OM-strafbeschikking uit te vaardigen, een OM-transactie aan te bieden of door verdachte te dagvaarden.

## 4 Strafvervolg

Voor het transactie- en requireerbeleid en het beleid in het kader van strafbeschikkingen wordt verwezen naar de:

- Richtlijn voor strafvervolg Binnenvaart
- Richtlijn voor strafvervolg 'Tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften'.

## III. Varen onder invloed

**Dit hoofdstuk bevat het opsporings- en vervolgingsbeleid voor 'varen onder invloed'.**

### 1 Inleiding

De wet- en regelgeving op de Nederlandse binnenwateren verschilt per water (zie hoofdstuk I en V). Tegen varen onder invloed op de internationale Rijn wordt – op grond van de Herziene Rijnvaartakte/Akte van Mannheim – opgetreden op basis van het Rijnvaartpolitierglement 1995 (artikel 1.02 lid 7 en 1.03 lid 4); tegen varen onder invloed op de overige scheepvaartwegen wordt opgetreden op basis van de Scheepvaartverkeerswet. Tot voor kort liepen de alcohollimieten in het Rijnvaartpolitierglement 1995 en de Scheepvaartverkeerswet uiteen. Met de op 24 juli 2010<sup>22</sup> in werking getreden wijziging van de Scheepvaartverkeerswet is de limiet geharmoniseerd; zowel op de internationale Rijn als op de overige binnenwateren geldt nu een maximaal toegestane alcoholconcentratie in de

<sup>21</sup> De feitcodes met betrekking tot vaarbewijzen (W300a en -b) zijn in stand gelaten; zij worden nu gebruikt voor het uitvaardigen van de OM-strafbeschikking, resp. de politiestrafbeschikking. Het niet beschikken over een beperkt groot vaarbewijs en groot pleziervaartbewijs wordt vooralsnog verwerkt met gebruik van feitcode W300a (groot vaarbewijs). Zie (de bijlage bij) de 'Richtlijn voor strafvervolg Tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften' en de Richtlijn voor strafvervolg Binnenvaart.

<sup>22</sup> Wet van 7 juli 2010 tot wijzigingen van de Scheepvaartwet in verband met het verlagen van het toegestane alcoholpromillage enz., *Stb.*2010, 300.



uitgeademde lucht, resp. in het bloed van 220 µg/l, resp. 0,5‰. Het beleid van het Openbaar Ministerie ten aanzien van varen onder invloed is zoveel mogelijk gelijkgeschakeld voor de verschillende scheepvaartwegen. De in deze aanwijzing beschreven werkwijzen en procedures bij overtredingen van de Scheepvaartverkeerswet, worden ook toegepast bij overtredingen op de internationale Rijn. In deze aanwijzing is aansluiting gezocht bij het systeem dat gehanteerd wordt voor overtreding van artikel 8 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994).

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. *ademtest*: een voorlopig onderzoek van uitgeademde lucht als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;
2. *ademanalyse*: een onderzoek van de uitgeademde adem als bedoeld in artikel 27, tweede lid, onder a, van de Scheepvaartverkeerswet;
3. *scheepvaartwegen*: voor het openbaar scheepvaartverkeer openstaande binnenwateren en de Nederlandse territoriale zee, daaronder begrepen de daarin aanwezige waterstaatswerken;
4. *klein schip*: een schip met een lengte van minder dan 20 meter dat uitsluitend door spierkracht wordt voortbewogen; een schip met een lengte van minder dan 5 meter dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen of dat ter voortbeweging gebruik maakt van een motor waarmee geen hogere snelheid bereikt kan worden dan zes kilometer per uur (art. 27, zesde lid, Scheepvaartverkeerswet). Volgens artikel 27, zevende lid, van de Scheepvaartverkeerswet dient onder lengte van een schip te worden verstaan de grootste lengte van de romp gemeten van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste deel van het schip.
5. *AAG*: Ademalcoholgehalte in microgram per liter (µg/l).
6. *BAG*: Bloedalcoholgehalte in milligram per milliliter (‰).

In de volgende paragraaf wordt het *opsporingsbeleid* voor varen onder invloed toegelicht (par. 2). Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op het bevel tot medewerking, de vraag of moet worden aangehouden, het verhoor/het recht op consultatie en de omstandigheid dat medewerking aan de ademanalyse of bloedproef wordt geweigerd (par. 2.1). Ook wordt ingegaan op de mogelijkheid van tegenonderzoeken (par. 2.2) en gewezen op mogelijke interventies (par. 2.3). Het *vervolgings- en strafvorderingsbeleid* voor varen onder invloed wordt respectievelijk uiteengezet in paragraaf 3 en 4.

## 2 Opsporing

### 2.1 Algemeen

#### 2.1.1 Bevel tot medewerking

Aan de verdachte met een ademtestuitslag die duidt op alcoholgebruik boven de wettelijke grenswaarde, wordt door de opsporingsambtenaar bevolen medewerking te verlenen aan een onderzoek, zoals bedoeld in artikel 27, tweede lid, onderdeel a, SVW, op grond van artikel 28a, eerste lid, SVW. Die medewerking betreft ook het meegaan naar het bureau of een andere plaats van ademanalyse.<sup>23</sup> In het tweede lid van artikel 28a SVW is immers opgenomen dat de verdachte ook gevolg dient te geven aan alle door de opsporingsambtenaar ten dienste van het onderzoek gegeven aanwijzingen. Wordt hier niet aan voldaan dan is sprake van overtreding van artikel 28a, tweede lid, SVW, strafbaar gesteld als misdrijf in artikel 31, tweede lid, SVW (weigeren ademanalyse).<sup>24</sup>

#### 2.1.2 Wel of niet aanhouden

Aanhouding van de verdachte is volgens de tekst van artikel 28a, eerste en tweede lid, SVW geen noodzakelijke voorwaarde voor het verrichten van de ademanalyse en de overbrenging van de verdachte naar een daartoe bestemde plaats.

De verdachte is op grond van artikel 31, tweede lid, SVW zonder meer strafbaar als hij – bijvoorbeeld door weg te lopen – weigert medewerking te verlenen aan de uitvoering van een bevel ex artikel 28, tweede lid, SVW. Het is van belang dat de opsporingsambtenaar het bevel en de daarbij behorende aanwijzingen ondubbelzinnig in het proces-verbaal formuleert, wil een vervolging kansrijk zijn. Aanhouding van de verdachte verdient de voorkeur in die gevallen waarin de verdenking van overtreding van artikel 27 SVW niet is gebaseerd op de uitslag van de ademtest, maar op basis van de interpretatie van het gedrag van de verdachte door de opsporingsambtenaar. Wanneer de verdachte op grond van die interpretatie wordt overgebracht naar het politiebureau voor het verrichten van de

<sup>23</sup> Vgl. de conclusie van AG Fokkens (onder 8) in HR 3 juli 2001, LJN: ZD2847; zie ook HR 12 september 2006, 564, LJN AV6178 (beiden over de WVW 1994).

<sup>24</sup> Dit artikel kan als een *lex specialis* worden gezien ten opzichte van artikel 184 Sr. Weliswaar bevat artikel 31, tweede lid (jo art 28a, tweede lid) SVW niet het bestanddeel opzet, maar dit wordt wel geïmpliceerd. Vgl. HR 13-3-2007, NJ 2007m 166, LJN AZ6664 over het met artikel 31, tweede lid, SVW vergelijkbare artikel 176, derde lid WVW 1994 (in verbinding met artikel 163, tweede lid, WVW 1994).



ademanalyse verdient aanhouding wel de voorkeur. In deze niet standaard gevallen is de betrokkenheid van de hulpofficier van justitie van belang ter toetsing van de verdenking. Tot slot houdt de opsporingsambtenaar de mogelijkheid voor aanhouding, bijvoorbeeld als het gedrag van verdachte daartoe aanleiding geeft.

### 2.1.3 Verhoor en recht op consultatie

Niet aangehouden verdachten aan wie een bevel medewerking aan de ademanalyse is gegeven nadat via de ademtest een verdenking van varen onder invloed van alcohol boven de wettelijke grens is verkregen, hebben geen recht op rechtsbijstand als zij onmiddellijk na de voltooide ademanalyse worden verhoord.

Verdacht (bewegings)vrijheid wordt niet in die mate beperkt dat een door de overheid te verwezenlijken recht op rechtsbijstand ontstaat. Het feit dat het verhoor op vrijwillige basis in de beslotenheid van het politiebureau of in een politiebus plaatsvindt, brengt dit recht op consultatiebijstand evenmin mee.

Ingevolge de Aanwijzing rechtsbijstand politieverhoor ontstaat het recht op consultatie van een raadsman pas op het moment dat sprake is van een eerste inhoudelijk verhoor van de aangehouden verdachte. De verdachte heeft dus niet het recht een raadsman te consulteren op grond van de aanhouding alleen.

De verdachte heeft ook geen recht op consultatie van een raadsman als hem een bevel medewerking tot een ademanalyse wordt gegeven. Dan is immers geen sprake van een inhoudelijk verhoor maar van toepassing van een dwangmiddel waaraan de verdachte moet voldoen. Voorts is de ademanalyse gericht op het verkrijgen van gegevens die onafhankelijk van de wil van de verdachte bestaan.

Het verdient aanbeveling dat het verhoor wordt afgenomen na voltooiing van de ademanalyse en niet eerder (zoals tijdens de verplichte wachttijd van twintig minuten). Het bevel medewerking strekt zich namelijk niet uit tot het verhoor van de verdachte. Het bevel eindigt op het moment van voltooiing van de ademanalyse en de mededeling van de uitslag aan de verdachte. Deze is daarna vrij om te gaan; de medewerking aan het verhoor geschiedt op vrijwillige basis.

### 2.1.4 Weigering ademanalyse/bloedproef

Indien de opsporingsambtenaar een bevel tot medewerking geeft waaraan de verdachte geen gevolg geeft, kan aanhouding ter voorgeleiding volgen. In dat geval wordt proces-verbaal voor weigering van medewerking aan de ademanalyse/ bloedproef opgemaakt. Ook wordt een inhoudelijk verhoor afgenomen, dat wordt voorafgegaan door een mededeling door de opsporingsambtenaar omtrent het consultatierecht.<sup>25</sup>

Indien de opsporingsambtenaar de verdachte heeft aangehouden voorafgaand aan het eerste inhoudelijke verhoor wordt aan de verdachte het recht op consultatiebijstand door een advocaat meegedeeld. Het verhoor moet worden uitgesteld, indien de verdachte aangeeft dat hij van dit recht gebruik wil maken terwijl er geen raadsman beschikbaar is. De opsporingsambtenaar dient, als er geen raadsman op korte termijn beschikbaar is, de verdachte op een later moment uit te nodigen voor verhoor; een en ander overeenkomstig de Aanwijzing rechtsbijstand politieverhoor. Voor vervolging bij weigering van de ademanalyse/bloedproef, zie paragraaf 3.3 van dit hoofdstuk.

## 2.2 Tegenonderzoek

Verdachte heeft het recht om een tegenonderzoek te laten verrichten. Deze paragraaf gaat achtereenvolgens in op het:

- *tegenonderzoek bij ademanalyse (par. 2.2.1)*
- *tegenonderzoek na tegenonderzoek bij ademanalyse (par. 2.2.2)*
- *tegenonderzoek bij bloed- en urineonderzoek (par. 2.2.3)*

### 2.2.1 Tegenonderzoek bij ademanalyse

Artikel 10a van het Besluit alcoholonderzoeken regelt dat onmiddellijk na het vernemen van het resultaat van de ademanalyse, de verdachte kan verzoeken om een tegenonderzoek. Dit onderzoek wordt voor rekening van de verdachte verricht in de vorm van een bloedproef – of bij medische

<sup>25</sup> De opsporingsambtenaar heeft ook de mogelijkheid om de verdachte op straat te horen zonder dat de verdachte aangehouden wordt. In dat geval waarbij niet wordt aangehouden dient verdachte niet op zijn consultatierecht te worden gewezen.





bezwaren – een vervangende urineproef.<sup>26</sup> De bloedproef is op dit moment als tegenonderzoek het meest doelmatig en biedt de verdachte de meest objectieve vorm van tegenonderzoek.<sup>27</sup>

De opsporingsambtenaar is niet verplicht om de verdachte op de mogelijkheid van een tegenonderzoek te wijzen.<sup>28</sup> Betwist verdachte echter het resultaat van de ademanalyse dan moet dat wel voor de opsporingsambtenaar reden zijn om hem te wijzen op de mogelijkheid van een tegenonderzoek.<sup>29</sup> Indien de verdachte om een dergelijk bloed- of urineonderzoek vraagt, dient dit uiteraard in het proces-verbaal te worden vermeld.

Net als bij de 'gewone' ademanalyse of bloedonderzoek dient in het geval van een tegenonderzoek de verdachte zich op te houden in een door de opsporingsambtenaar aangewezen ruimte in het politiebureau, die hij ter voorkoming van beïnvloeding van de uitkomst van het tegenonderzoek, niet zonder toestemming mag verlaten. Indien de verdachte toch zonder toestemming die ruimte verlaat, verleent hij onvoldoende medewerking aan het tegenonderzoek en kan de uitslag van dat tegenonderzoek geen betekenis hebben voor het bewijs. Dit dient uitdrukkelijk in het proces-verbaal te worden vermeld.

Verzoekt verdachte om een tegenonderzoek, dan zal de opsporingsambtenaar een arts moeten waarschuwen. Indien de verdachte te kennen geeft zelf een arts te willen uitkiezen, dan dient dit verzoek in beginsel te worden gehonoreerd. De verdachte neemt vervolgens contact op met de arts van zijn keuze, waarbij de eis wordt gesteld dat dit niet mag leiden tot onredelijke vertraging van het onderzoek. De door de verdachte gekozen arts zal dan ook moeten aangeven of hij naar verwachting binnen een uur aanwezig zal kunnen zijn. Kan hij deze toezegging niet doen en blijft de verdachte bij zijn verzoek om een tegenonderzoek<sup>30</sup>, dan zal de opsporingsambtenaar van zijn kant een arts waarschuwen. De arts komt naar het politiebureau om daar de verdachte door middel van een venapunctie de vereiste hoeveelheid bloed af te nemen, c.q. onder zijn toezicht door verdachte urine af te laten staan. De desbetreffende bepalingen uit het Besluit alcoholonderzoeken en de Regeling bloed- en urineonderzoek zijn van toepassing.<sup>31</sup>

Om procedurefouten te voorkomen wordt er nadrukkelijk op gewezen dat artikel 15 van het Besluit alcoholonderzoeken, houdende de één-uursregeling, onverkort van toepassing is. Uit het proces-verbaal dient te blijken welke situatie, zoals bedoeld in dat artikel van toepassing is. De mededeling, zoals bedoeld in lid 3 van dat artikel, wordt in het proces-verbaal vermeld.

Ook het verzenden van het bloedmonster (of urinemonster) dient te geschieden overeenkomstig de daarvoor geldende regels. De opsporingsambtenaar dient deze situatie te onderscheiden van die waarbij bloedonderzoek in de plaats treedt van de ademanalyse en geeft daarom aan dat het monster is afgenomen in het kader van een tegenonderzoek na ademanalyse. Dit dient de opsporingsambtenaar op de gebruikte formulieren aan te tekenen.

Het onderzoek van het bloed of de urine wordt verricht door het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) te Den Haag. Ingevolge artikel 20 van het Besluit alcoholonderzoeken dient het resultaat van het onderzoek zo spoedig mogelijk aan de verdachte te worden medegedeeld. De mededeling van het resultaat aan verdachte geschiedt rechtstreeks door het NFI, nu niet de opsporingsambtenaar, maar de verdachte de opdrachtgever is.

De kosten van het tegenonderzoek bij ademanalyse, te weten die van de arts, van het onderzoek door het NFI en van het bloedblok komen voor rekening van de verdachte. De verdachte dient – voordat de arts wordt gewaarschuwd – de kosten van het bloedblok en van de arts op het politiebureau te voldoen. De kosten van het onderzoek door het NFI dienen binnen zes weken na de bloedafname aan het NFI te worden voldaan. Pas nadat ook deze kosten zijn voldaan, gaat het NFI tot het onderzoek

<sup>26</sup> Bij het uitvoeren van het onderzoek dient verder op dezelfde wijze te worden gehandeld als wanneer op initiatief van de politie tot het afnemen van een bloedmonster (of urinemonster) zou zijn overgegaan. De artikelen 12 t/m 15, 18 t/m 21 (met uitzondering van het eerste en het tweede lid) en 22 van het Besluit alcoholonderzoeken, respectievelijk de artikelen 3 t/m 7 en 8 t/m 13 van de Regeling bloed- en urine-onderzoek zijn van (overeenkomstige) toepassing.

<sup>27</sup> In dit verband wordt verwezen naar de conclusie van het OM bij het zgn. Ademanalyse-arrest (HR 6 maart 1990, NJ 1990, 467).

<sup>28</sup> Deze opvatting sluit aan bij de Nota van Toelichting bij het Besluit alcoholonderzoeken (Stb.1987 nr. 432) en de jurisprudentie over dit onderwerp. Verwezen wordt naar de arresten HR 15 februari 1983, NJ 1983, 448 en HR 12 april 1983, NJ 1983, 569, waarin werd beslist dat de verdachte niet behoefde te worden medegedeeld dat hij recht heeft op een tegenonderzoek met betrekking tot de uitslag van een bloedproef (of urineproef). In genoemde arresten is niet het voorbehoud gemaakt dat dit anders zou zijn bij verdachten die niet beschikken over een raadsman. Het Hof Den Haag heeft op 21 november 1997 (NJ 1998, nr. 140) een arrest gewezen met dezelfde strekking als de bovengenoemde arresten van de Hoge Raad.

<sup>29</sup> Gerechtshof 's-Gravenhage, 21 november 1997 (NJ 1998, nr. 140).

<sup>30</sup> Uiteraard kan de verdachte zijn verzoek om een tegenonderzoek herroepen, indien de arts van zijn keuze niet binnen een uur beschikbaar blijkt te zijn. Dit dient in het proces-verbaal te worden vermeld.

<sup>31</sup> Een en ander is geregeld in artikel 11 van de Regeling bloed- en urineonderzoek



over. Hier kan worden aangesloten bij het arrest van de Hoge Raad van 18 oktober 1983, NJ 1984, 97 waarin werd bepaald dat het resultaat van de eerste bloedproef voor het bewijs wel mocht worden gebruikt, omdat de verdachte niet tijdig een financiële regeling had getroffen en het daardoor aan zichzelf had te wijten dat het tegenonderzoek (bij bloedproef) niet had plaatsgevonden. De verdachte die dus niet voldoet aan de voorwaarde van betaling van alle kosten binnen de gestelde betalingstermijn, bereikt daarmee dat het bloedproefresultaat of het resultaat van de ademanalyse zondermeer voor het bewijs kan worden gebruikt. Het NFI zal na de betalingstermijn van zes weken na afname van het bloed bij het uitblijven van een betaling het bloedmonster vernietigen.

Aan de verdachte die om een tegenonderzoek, als bedoeld in artikel 10a van het Besluit alcoholonderzoeken (tegenonderzoek ademanalyse) heeft verzocht, wordt door de opsporingambtenaar een brief ter hand gesteld waarin de procedure en de verplichtingen met betrekking tot de betaling van de kosten worden vermeld.<sup>32</sup>

## 2.2.2 Tegenonderzoek na tegenonderzoek bij ademanalyse

Op basis van de artikelen 21, eerste en tweede lid, van het Besluit alcoholonderzoeken en 12, eerste lid, van de Regeling bloed- en urineonderzoek kan de verdachte, die na tegenonderzoek door het NFI bij ademanalyse nog een tegenonderzoek wenst, hiervoor een van de daartoe aangewezen laboratoria uitkiezen.

Voor de kosten en de procedure van dit tegenonderzoek wordt hier verwezen naar het tegenonderzoek bij bloed- en urineonderzoek.

## 2.2.3 Tegenonderzoek bij bloed- en urineonderzoek

Het Besluit Alcoholonderzoeken en de Regeling bloed- en urineonderzoek kent de verdachte het recht toe een tegenonderzoek bij bloed- en urineonderzoek te laten verrichten na het onderzoek door het NFI bij een van de daartoe aangewezen laboratoria. De kosten van dit onderzoek komen voor rekening van de verdachte en dienen bij vooruitbetaling te worden voldaan. Het NFI bewaart voor dit doel, conform de bepalingen, gedurende één jaar (te rekenen vanaf de datum bloedafname of het verzamelen van de urine) het bloed- of urinemonster. De wens tot het laten verrichten van een tegenonderzoek bij bloed- en urineonderzoek dient dus binnen dat jaar kenbaar te worden gemaakt.

De praktische uitvoering van de organisatie rond het tegenonderzoek is niet tot in detail wettelijk geregeld, maar wordt overgelaten aan de afdeling Toxicologie van het NFI. Deze afdeling heeft de onderstaande procedure opgesteld:

- a. De verdachte of diens raadsman geeft de betreffende officier van justitie kennis van de wens een tegenonderzoek te laten uitvoeren. De officier van justitie deelt de verdachte schriftelijk mede welke laboratoria zijn aangewezen om tegenonderzoek uit te voeren. De verdachte of diens raadsman deelt aan de officier van justitie schriftelijk mede welk laboratorium hij heeft gekozen. De verdachte of diens raadsman neemt tevens contact op met het uitgekozen laboratorium.
- b. Van de zijde van de officier van justitie wordt de verdachte of diens raadsman erop gewezen, dat een alcoholbepaling door het aangewezen laboratorium pas wordt uitgevoerd nadat de kosten vooraf zijn voldaan aan het laboratorium (hiertoe kan gebruik worden gemaakt van de modelbrief bij de 'Aanwijzing onderzoek rijden onder invloed').
- c. De officier van justitie geeft het NFI schriftelijk kennis van de wens van de verdachte een tegenonderzoek te doen verrichten onder vermelding van: naam en adres verdachte; zaaks- en identiteitsnummer, plaats en datum van 'aanhouding' en de naam van het uitgekozen laboratorium.
- d. Het NFI stelt het uitgekozen laboratorium op de hoogte van het te verwachten onderzoek. Na bevestiging van de betaling vindt verzending van het voor het tegenonderzoek bestemde deel van het monster plaats.
- e. Zodra het voor het tegenonderzoek bestemde deel van het monster is verzonden, geeft het NFI hiervan bericht aan de betreffende officier van justitie.
- f. Het uitgekozen laboratorium deelt het resultaat van het tegenonderzoek mede aan de verdachte of diens raadsman.

## 2.3 Interventies: vaarverbod

Bij ernstige verdenking van varen onder invloed kan een vaarverbod worden opgelegd om te voorkomen dat de verdachte een vaartuig gaat voeren, besturen of loodsen terwijl zijn alcoholgehalte boven de wettelijke limiet ligt. Zie hoofdstuk IV, paragraaf 2, van deze aanwijzing.

<sup>32</sup> Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van de modelbrief uit bijlage 1 van de Aanwijzing onderzoek rijden onder invloed.



### 3 Vervolging

#### 3.1 Artikel 27, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet

Wanneer met inachtneming van de wettelijke voorschriften een ademmonster/bloedproef is genomen, zodat het resultaat van dat onderzoek voor het bewijs kan worden gebruikt, zal een vervolging op basis van artikel 27, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet dienen te worden ingesteld.

#### 3.2 Artikel 27, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet

Een vervolging op basis van artikel 27, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet komt in aanmerking in de volgende gevallen:

- bij een AAG lager dan 235 µg/liter (BAG lager dan 0,54 ‰), terwijl de verdachte verkeerde onder zodanige invloed van de alcohol, waarvan hij wist of redelijkerwijs moest weten, dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de vaardigheid voor het voeren of sturen van een schip, dan wel de bekwaamheid tot het adviseren van de kapitein of de verkeersdeelnemer kon verminderen, dat hij niet tot naar behoren voeren of sturen, dan wel adviseren in staat moest worden geacht<sup>33</sup>;
- wanneer er andere stoffen dan alcohol in het geding zijn, zoals medicijnen en/of drugs;
- wanneer er sprake is van andere omstandigheden dan het weigeren van de ademanalyse/bloedproef waardoor de adem- analyse/bloedproef achterwege is gebleven;
- wanneer er sprake is van vormfouten in de procedure betreffende de ademanalyse of de bloedproef, terwijl wel aan alle vereisten voor een vervolging ex artikel 27, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet is voldaan.

#### 3.3 Artikel 28a, tweede en zevende lid, van de Scheepvaartverkeerswet

Indien de ademanalyse/bloedproef wordt geweigerd, zijn er twee situaties te onderscheiden:

- de verdachte verkeerde naar het oordeel van de politie onder zodanige invloed van de alcohol, waarvan hij wist of redelijkerwijs moest weten, dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de vaardigheid voor het voeren of sturen van het schip, dan wel de bekwaamheid tot het adviseren van de kapitein of de verkeersdeelnemer kon verminderen, dat hij niet tot het naar behoren kunnen voeren of sturen, dan wel de kapitein of de verkeersdeelnemer naar behoren te kunnen adviseren in staat moest worden geacht;
- de politie heeft geen of onvoldoende bijzonderheden met betrekking tot de wijze van varen van de verdachte of zijn verdere gedrag geconstateerd, zodat niet kan worden gezegd dat verdachte verkeerde onder zodanige invloed van de alcohol, al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof, dat hij niet tot het naar behoren kunnen voeren of sturen, dan wel de kapitein of de verkeersdeelnemer naar behoren te kunnen adviseren in staat moest worden geacht;

Hoewel ten aanzien van het onder a omschreven geval het theoretisch mogelijk is artikel 28a en artikel 27, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet cumulatief te laste te leggen, dient zowel in dit geval als in de situatie genoemd onder b de verdachte te worden vervolgd ter zake van artikel 28a van de Scheepvaartverkeerswet.<sup>34</sup>

#### 3.4 Artikel 28a, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet

Ten aanzien van artikel 28a, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet valt met betrekking tot 'de verdachte die niet in staat is zijn wil kenbaar te maken' een drietal situaties te onderscheiden:

- De verdachte die door zijn fysieke dan wel psychische hoedanigheid niet in staat is zijn wil kenbaar te maken (anders dan door overmatig drankgebruik; bijvoorbeeld na betrokkenheid bij een scheepvaartongeval en aansluitende ziekenhuisopname vanwege verwondingen).* Bestaat de verdenking dat hij onder invloed van alcohol gevaren heeft, dan kan het bloedmonster met toestemming van de officier van justitie, een hulpofficier van justitie of politieambtenaar, door een arts worden afgenomen, tenzij aannemelijk is dat dit bij de verdachte om bijzondere geneeskundige redenen onwenselijk is. Een onderzoek van het bloed vindt niet plaats dan nadat de verdachte in de gelegenheid is gesteld zijn toestemming daartoe te geven. Weigert hij, dan kan hij vervolgd worden op basis van artikel 28a, tiende lid, SVW, strafbaar gesteld in artikel 31, tweede lid, SVW. Indien de verdachte weigert zijn medewerking te verlenen, dan wordt het bloedmonster vernietigd. Het oordeel van de medicus is bepalend voor de beoordeling of verdachte in staat moet worden geacht zijn wil te bepalen.

<sup>33</sup> Dit geval zal zich in de praktijk vrijwel nooit voordoen.

<sup>34</sup> Indien er in een situatie genoemd onder a enige twijfel bestaat of veroordeling ter zake van artikel 28a van de Scheepvaartverkeerswet zal volgen, verdient het aanbeveling artikel 27, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet subsidiair te laste te leggen.



- b. *De verdachte die niet in staat moet worden geacht zijn wil kenbaar te maken ten gevolge van overmatig alcoholgebruik.*  
Volgens de jurisprudentie van de Hoge Raad over de vergelijkbare bepaling van de WVV1994 komt ook deze categorie in aanmerking voor vervolging op grond van artikel 28a, tiende lid, SVW, strafbaar gesteld in artikel 31, tweede lid, SVW. Het criterium om te bepalen of verdachte onder het tiende lid van artikel 28a of onder de regeling van het tweede of het zevende lid valt, ligt met name in de aanspreekbaarheid van de verdachte. Reageert hij niet of geeft hij – al dan niet daarnaar gevraagd – aan dat hij niet begrijpt wat er gebeurt, dan moet worden overgegaan naar de regeling van artikel 28a, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Ook hier is het oordeel van de arts die de bloedproef moet afnemen een goede maatstaf bij de beantwoording van de vraag of verdachte simuleert. Een en ander moet dan ook in het proces-verbaal opgenomen worden.
- c. *Overleden verdachte*  
Indien verdachte is komen te overlijden bestaat er binnen Scheepvaartverkeerswet geen enkele basis om na het overlijden (bijvoorbeeld aan de gevolgen van een verkeersongeval) alsnog bloed af te nemen. Gelet op artikel 69 Sr vervalt het recht tot strafvordering bij het overlijden van verdachte. Indien niet onmiddellijk duidelijkheid bestaat omtrent de doodsoorzaak dan heeft het OM de mogelijkheid om een opdracht tot sectie te geven (art. 73, eerste lid, onder a, van de Wet op de Lijkbezorging). Vanzelfsprekend zal met die bevoegdheid uiterst terughoudend moeten worden omgegaan.<sup>35</sup>

#### **4 Strafvordering**

Zie de Richtlijn voor strafvordering Binnenvaart

### **IV. Interventies**

**Soms vraagt de ernst van de aangetroffen situatie om een onmiddellijke interventie. Toezichthouders en opsporingsambtenaren staat een aantal maatregelen ter beschikking om ongewenste situaties te beëindigen en om te voorkomen dat betrokkene meteen in ongewenst gedrag vervalt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijkheden om een schip stil te leggen (par. 1), resp. om een tijdelijk vaarverbod op te leggen (par. 2).**

#### **1. Stilleggen van schepen**

De relevante wet- en regelgeving deelt bevoegdheden voor het stilleggen van schepen toe aan bestuursorganen, toezichthouders en opsporingsambtenaren. Hierbij is er sprake van verschillende maatregelen van oplopende zwaarte. Samengevat komt het er op neer dat in eerste instantie door de toezichthouder wordt getracht de situatie te beëindigen door bijvoorbeeld het gebruik van het schip te onderbreken (art. 17 BVW) of door bestuursdwang toe te passen (art. 44 BVW). Als dat niet mogelijk is, kan op grond van artikel 9 Scheepvaartverkeerswet (SVW) een verkeersaanwijzing worden gegeven of kan op grond van artikel 28 WED een voorlopige maatregel worden bevolen. In het uiterste geval 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. Dit laatste is slechts mogelijk in bijzondere gevallen.

De Binnenvaartwet heeft een verschuiving teweeggebracht van strafrechtelijke naar bestuursrechtelijke handhaving. Gelet op die verschuiving wordt gevraagd om terughoudendheid ten aanzien van het op basis van het strafrecht stilleggen van schepen. Hoofddregel is dat tegen ongewenste situaties wordt opgetreden door een toezichthouder. Dit uitgangspunt geldt temeer ten aanzien van wet- en regelgeving die primair bestuursrechtelijk wordt gehandhaafd, zoals de Binnenvaartwet.

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.

In de volgende paragrafen worden de bevoegdheden van toezichthouders, resp. opsporingsambtenaren toegelicht. De behandelde bevoegdheden kunnen elkaar opvolgen of overlappen; een aantal bevoegdheden komt zowel toe aan toezichthouders als aan opsporingsambtenaren. Bij de strafrechtelijke bevoegdheden wordt het beleid van het OM over de uitoefening van de bevoegdheden uiteengezet.

<sup>35</sup> Let op bij het onderzoek naar ongevallen. In het convenant afspraken OM en de Onderzoeksraad voor veiligheid zijn omtrent sectie en onderzoeken op basis van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid specifieke afspraken opgenomen.



## 1.1 Bevoegdheden van bestuursorganen en toezichthouders

### 1.1.1 Algemene wet bestuursrecht (AWB)

De bevoegdheden van toezichthouders zijn in het algemeen geregeld in hoofdstuk 5 van de AWB. Zij hebben ingevolge artikel 5:19 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).

### 1.1.2 Verkeersaanwijzing (art. 9 SVW)

Op grond van artikel 9 SVW kan een verkeersaanwijzing worden gegeven door daartoe bevoegde ambtenaren, om een bepaald gedrag in het scheepvaartverkeer te bewerkstelligen, binnen de vrij ruime belangen die blijkens artikel 3 SVW worden beschermd. Bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen zijn o.a. verkeersleiders en havenmeesters.<sup>36</sup> Zie ook artikel 1.19 BPR/RPR, dat (samengevat) stelt dat de schipper verplicht is aan een verkeersaanwijzing gevolg te geven.

### 1.1.3 Onderbreking gebruik wegens staat schip

Het schip langer stilleggen kan op grond van artikel 17 BVW. Toezichthouders kunnen, namens de Minister van Infrastructuur en Milieu en in samenspraak met de IVW, 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'.

### 1.1.4 Stillegging van het werk en bevel de arbeid te staken

De wetgeving op het gebied van arbeidsomstandigheden, respectievelijk arbeidstijden, biedt eveneens de mogelijkheid om in te grijpen.

*Arbeidsomstandigheden.* De daartoe aangewezen ambtenaar van de Arbeidsinspectie is 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'.

*Arbeidstijden.* 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.<sup>37</sup> Het negeren van zo'n bevel is strafbaar (artikel 8:3 ATW in verbinding met artikel 1 lid 3 WED).

### 1.1.5 Last onder bestuursdwang (art. 25 SVW)

Indien een verkeersdeelnemer aan wie een verkeersaanwijzing is gegeven, een krachtens artikel 4, eerste lid, onderdeel d, Scheepvaartverkeerswet geregelde verplichting met betrekking tot een verkeersaanwijzing overtreedt en daarvoor onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, is het bevoegd gezag bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.

### 1.1.6 Bestuursdwang (o.a. 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 Infrastructuur en Milieu en in samenspraak met de IVW, bestuursdwang toepassen als verplichtingen uit de Binnenvaartwet niet worden nageleefd. Door middel van bestuursdwang wordt het verdere vervoer belet tot de overtreder de situatie weer in overeenstemming met de wet heeft gebracht. Er is dan sprake van (spoedeisende) bestuursdwang, waarbij de feitelijke maatregel het stilleggen van het schip betreft. De bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang

<sup>36</sup> Zie het art. 5 t/m 7 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en het Besluit landelijke aanwijzing bevoegde personen verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer.

<sup>37</sup> 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. Het 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.



volgt voor wat betreft de Binnenvaartwet uit artikel 44 BVW.

## 1.2 Bevoegdheden van opsporingsambtenaren

### 1.2.1 Algemene wet bestuursrecht (AWB)

De AWB geeft geen bevoegdheid aan de opsporingsambtenaren (art. 1:6 AWB). Op het terrein van de scheepvaart geven enkele bijzondere wetten AWB-bevoegdheden ter opsporing aan opsporingsambtenaren (zie artikel 47 BVW en artikel 32 SVW). 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 langdurig stil te leggen totdat 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 worden opgehouden.

### 1.2.2 Scheepvaartverkeerswet (o.a. art. 9, 29 en 35 SVW)

De SVW geeft opsporingsambtenaren een aantal bevoegdheden:

- Op grond van artikel 9 SVW kan een verkeersaanwijzing worden gegeven door daartoe bevoegde ambtenaren, om een bepaald gedrag in het scheepvaartverkeer te bewerkstelligen, binnen de vrij ruime belangen die blijkens artikel 3 SVW worden beschermd. Een verkeersaanwijzing kan het bevel inhouden het schip op een bepaalde plaats stil te leggen. Bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen zijn o.a. verkeersleiders, havenmeesters en bepaalde politieambtenaren.<sup>38</sup> Zie ook artikel 1.19 BPR/RPR, dat (samengevat) stelt dat de schipper verplicht is aan een verkeersaanwijzing gevolg te geven.
- In geval van 'varen onder invloed' kan een vaarverbod worden opgelegd (artikel 29 lid 1 SVW); zie paragraaf 2 van dit hoofdstuk.
- 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.

### 1.2.3 Wet op de economische delicten (WED)

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).

Bij overtreding van bepalingen in bijzondere wetten die onder de werking van de Wet economische delicten zijn gebracht (zoals de Binnenvaartwet en 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).

### 1.2.4. Politiewet

In andere gevallen waarin één of meer ernstige overtredingen zijn geconstateerd en de conclusie wordt getrokken dat verder varen absoluut onverantwoord is, moeten opsporingsambtenaren de bevoegdheid om een schip stil te leggen om een overtreding op te doen houden, ontleen aan artikel 2 van de Politiewet.<sup>39</sup>

Tot het stilleggen onder gebruikmaking van deze bevoegdheid wordt pas overgegaan indien een interventie door een toezichthouder uitgesloten is en voorgaande maatregelen (zoals het geven van een verkeersaanwijzing) niet mogelijk blijken. Het stilleggen kan ook voor een korte periode geschieden in afwachting van de komst van een toezichthouder of ten behoeve van het treffen van een voorlopige maatregel.

In de hieronder genoemde bijzondere gevallen kan zonder overleg met de officier van justitie worden overgegaan tot het stilleggen van het schip. In alle overige gevallen waarin het stilleggen van een schip aangewezen is en er geen andere mogelijkheden zijn om het stilleggen te bewerkstelligen, dient *vooraf overleg* te worden gevoerd met de officier van justitie.

- *Passagiers*

Het schip kan worden stilgelegd bij een overschrijding met 10% of meer van het ten hoogste voor

<sup>38</sup> Zie het art. 5 t/m 7 van het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer en het Besluit landelijke aanwijzing bevoegde personen verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer.

<sup>39</sup> Politiewet 1993. Mocht bij de herziening van de politiewet de nummering van bepalingen wijzigen, dan wordt hier de rechtstreekse opvolger van art. 2 Politiewet 1993 bedoeld (in wetsvoorstel 30 880 thans art. 3); TK 2006–2007, 30 880, nr. 2.



een passagiersschip toegelaten aantal passagiers.

- *Rusttijden*  
Het schip kan worden stilgelegd bij tekorten van de rusttijd van zes uren of meer.
- *Bemanning*  
Het schip kan worden stilgelegd indien 50% of meer van de voorgeschreven bemanning ontbreekt (de helft of minder van de voorgeschreven bemanning is aan boord tijdens de vaart)<sup>40</sup>
- *Belading*  
Het schip kan worden stilgelegd indien het schip zodanig is beladen dat:
  - a. er onvoldoende rekening is gehouden met de maximaal toegelaten diepgang, waardoor een afwijkend vaargedrag wordt vertoond (vgl. artikel 1.06 BPR/RPR);
  - b. het schip zodanig is overbeladen dat het dreigt vast te varen;
  - c. 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'<sup>41</sup> 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.
- *Ernstig gevaarzettend gedrag*  
Het schip kan worden stilgelegd bij ernstig gevaarzettend gedrag, zoals:
  1. 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;<sup>42</sup>
  2. het negeren van de verplichting te gaan stilliggen bij slecht zicht;
  3. 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.

## 2. Vaarverbod bij 'varen onder invloed'

Artikel 29 lid 1 SVW geeft de mogelijkheid aan de opsporingsambtenaar om, bij ernstige verdenking van handelen in strijd met artikel 27 SVW c.q. artikel 1.02, zevende lid, of artikel 1.03, vierde lid, RPR ('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 SVW).

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 tabel vastgesteld.

<sup>40</sup> De aanhouding van een van de bemanningsleden kan resulteren in onderbemanning en daarmee aanleiding geven tot stillegging. Hetzelfde geldt voor het opleggen van een vaarverbod en/of meenemen van verdachte ten behoeve van een ademanalyse en/of bloedproef.

<sup>41</sup> Hieronder wordt verstaan: 'zand vermengt met een aanmerkelijke hoeveelheid water' (hieronder kan ook grijpzand vallen).

<sup>42</sup> De voorgeschreven taal verschilt per politiereglement. In artikel 4.05, eerste lid, BPR/RPR is bepaald dat de marifoon slechts mag worden gebruikt overeenkomstig de voorschriften van de 'Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart', zoals vermeld in het 'Handboek voor de marifonie in de binnenvaart'. Artikel 3.1.5 van dat Handboek stelt dat marifoonverkeer tussen scheeps- en walstations moet worden gevoerd in de taal van het land waar het walstation zich bevindt (dus Nederlands in geval van een walstation in Nederland). Het marifoonverkeer tussen schepen moet gevoerd worden in de taal van het land waar men zich bevindt (in Nederland Nederlands). Bij moeilijkheden om elkaar te verstaan, moet de taal worden gebruikt die is aangegeven in het 'scheepvaartpolitiereglement' (voor de niet-aktewateren is dat het BPR en voor de aktewateren het RPR).

• Het BPR verwijst op dit punt echter slechts naar het Handboek: derhalve geldt op niet-aktewateren formeel de hoofdregel dat het marifoonverkeer tussen schepen in Nederland moet worden gevoerd in het Nederlands. Deze strikte uitleg is vanuit veiligheids oogpunt ongewenst. Bij communicatieproblemen wordt daarom – in aansluiting bij de praktijk en vooruitlopend op een verwachte wijziging van de regelgeving – het gebruik van het Duits (vgl. het RPR) of het Engels eveneens toegestaan.

*NB het 10<sup>e</sup> wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement was ten tijde van de totstandkoming van deze aanwijzing nog niet in werking getreden. Zodra de wijziging van kracht is, geldt: in het BPR (art. 4.05 lid 9 BPR) is bepaald dat in afwijking van het eerste lid op scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk bij communicatieproblemen tussen scheeps- en walstations dan wel tussen scheepsstations onderling de Duitse taal wordt gebruikt. Op een aantal vaarwegen, genoemd in bijlage 11 bij het BPR, is tevens het gebruik van de Engelse taal toegestaan. Ook overigens wordt het gebruik van het Engels toegelaten.*

• Het RPR (artikel 4.05, tweede lid) schrijft voor dat bij marifoonverbindingen tussen marifooninstallaties aan boord van schepen de taal van het land wordt gebruikt waarin zich de marifooninstallatie bevindt waarmee het gesprek wordt aangevangen. Ingeval van communicatieproblemen moet de Duitse taal worden gebruikt. Net als bij de niet-aktewateren wordt ook hier het gebruik van het Engels toegelaten.



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

Voor het onderwerp varen onder invloed, zie hoofdstuk III.

**Tabel vaarverbod (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 µg/l en hoger	24 uur

## V. Conventionele wateren; rijnvaart

**Op enkele scheepvaartwegen zijn een specifiek verdrag en bijbehorende voorschriften van toepassing. Dit is bijvoorbeeld het geval op (de Nederlandse delen van) de grenswateren Eems/Dollard, de Westerschelde, het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Gemeenschappelijke Maas. Ook op de 'internationale Rijn' is een verdrag van kracht. Dit hoofdstuk omvat het opsporings- en vervolgingsbeleid voor deze conventionele wateren.**

### 1 Herziene Rijnvaartakte (HRA)

#### 1.1 Kader

De Herziene Rijnvaartakte (ook wel: Akte van Mannheim 1868) geldt in Nederland op de Nederlandse Rijn, het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal (de zgn. 'Aktewateren'). Ter uitvoering van het verdrag zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), het centrale bestuursorgaan in Straatsburg, specifieke voorschriften tot stand gebracht. Deze voorschriften, de internationale reglementen RPR, ROSR en het ADN(R), zijn gesanctioneerd in de Herziene Rijnvaartakte (art. 32).<sup>43</sup> De HRA kent een eigen sanctieregime, dat afwijkt van het gebruikelijke strafprocesrecht (zie par. 1.2). Noch de Akte, noch de reglementen regelen de bevoegdheden van toezichthouders en opsporingsambtenaren. De bepalingen uit de nationale wetgeving mogen daarom worden toegepast.<sup>44</sup>

#### 1.2 Strafrechtelijke handhaving

Hetgeen voortvloeit uit de Herziene Rijnvaartakte voor de binnenvaart op de internationale Rijn heeft op grond van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet voorrang op de nationale regelgeving, mochten deze regelingen met elkaar conflicteren. Het OM handhaaft de vigerende voorschriften op de internationale Rijn met inachtneming van de kaders die voortvloeien uit de Herziene Rijnvaartakte. Zo kent artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte uitsluitend een geldboete als sanctie. Dit betekent dat bij overtredingen op de internationale Rijn geen ruimte is voor oplegging van vervangende hechtenis.<sup>45</sup> Artikel 24c Sr moet dan ook ingevolge artikel 94 Grondwet buiten toepassing blijven. Hetzelfde geldt voor het opleggen van taakstraffen of verbeurdverklaring. De op te leggen geldboete is voorts gemaximeerd. De maximum geldboete bedraagt vooralsnog 2500 bijzondere trekkingsrechten op het

<sup>43</sup> De uitvoeringsregelingen van de Herziene Rijnvaartakte (het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn – voorheen het Patentreglement Rijn en het Reglement betreffende veiligheids-personeel aan boord van passagiersschepen) zijn opgenomen als bijlagen bij de Binnenvaartregeling.

<sup>44</sup> Dit standpunt wordt gesteund door de Hoge Raad (zie HR nr. 116.174 d.d. 29 juni 1999 – niet gepubliceerd).

<sup>45</sup> 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 NJ 1998/858.





Internationaal Monetair Fonds (omgerekend naar euro's circa 2750 euro).<sup>46</sup>

De bevoegdheid om recht te spreken over overtredingen van voor de Rijn geldende voorschriften berust bij zgn. 'Rijnvaartrechters' (art. 34 HRA). In Nederland fungeren rechtbanken binnen wiens rechtsgebied het feit is begaan als Rijnvaartgerecht in eerste aanleg. Het hoger beroep dient bij hetzij de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie in Straatburg, hetzij bij de hogere rechtbank in het land waar het vonnis is geweest.<sup>47</sup>

### 1.3 Bestuursrechtelijke handhaving

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 uitgegaan 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 Rijnvaartovertrekkingen zonder schending van de verplichtingen uit de Herziene Rijnvaartakte en de daarbij behorende aanvullende Protocollen onderworpen kunnen worden aan een stelsel van bestuurlijke boetes.<sup>48</sup>

Bij de totstandkoming van de Binnenvaartwet heeft de wetgever voor de materiële norm in de nationale regelgeving veelal aansluiting gezocht bij de Herziene Rijnvaartakte. De wetgever heeft er verder voor gekozen om de Binnenvaartwet van kracht te laten zijn op alle Nederlandse binnenwateren, inclusief de internationale Rijn. Dit zou er 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<sup>49</sup> – 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 overige voorschriften (als het RPR), waarvoor geen bestuurlijke boete kan worden opgelegd, geldt dat deze strafrechtelijk worden gehandhaafd.

De mogelijkheid om bij de Binnenvaartwet van het bestuursrecht 'op te schalen' naar het strafrecht, wordt op de internationale 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 Herziene Rijnvaartakte, vormen dat artikel en het relevante voorschrift voor de internationale Rijn (bv. bepaling uit het ROSR) bij gevaar voor de openbare veiligheid de grondslag voor de strafrechtelijke handhaving. Met die kanttekening geldt het in hoofdstuk II weergegeven beleid (betreffende bestuursrechtelijk of strafrechtelijk handhaven) mutatis mutandis op de internationale Rijn.

### 1.4 Rijnkruisend scheepvaartverkeer

Als gevolg van een aantal wetwijzigingen (o.a. de invoering van de Binnenvaartwet) is de regelgeving voor de aktewateren en niet-aktewateren de laatste jaren verregaand geharmoniseerd. Verschillen tussen de wettelijke voorschriften met betrekking tot technische eisen en vereiste vaarbewijzen voor aktewateren en niet-aktewateren zouden tot het verleden moeten behoren. Mocht er desalniettemin sprake zijn van minieme verschillen, dan kan onverkorte toepassing van het ROSR 1995 en het 'Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn' tot ongewenste situaties leiden voor schepen die de aktewateren bevaren, maar de grens met Duitsland niet passeren noch hebben gepasseerd. Voor dit zgn. 'Rijnkruisend scheepvaartverkeer' worden afwijkingen toegestaan, mits wordt voldaan aan de (voor de niet-akte wateren geldende) bepalingen bij of krachtens de Binnenvaartwet.

## 2 Overige conventionele wateren

Het beleid uiteengezet in hoofdstuk II geldt mutatis mutandis voor (de Nederlandse delen van) de grenswateren Eems/Dollard, de Westerschelde, het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Gemeenschappelijke Maas. Waar in deze aanwijzing wordt uitgegaan van een overtreding van een voorschrift

<sup>46</sup> Dagkoers ten tijde van het opstellen van deze aanwijzing. De Verdragsluitende partijen hebben een protocol aangenomen, dat de geldboetes beoogd te verhogen. Dit zesde protocol bij de Herziene Rijnvaartakte is nog niet door alle partijen geratificeerd.

<sup>47</sup> Zie de 'Uitvoeringswet der bepalingen van de artikelen 33, 36, 37 en 38 der herziene akte omtrent de Rijnvaart'.

<sup>48</sup> Dit standpunt wordt onderschreven in de literatuur. Vgl. 'Nederlandse Rijnvaartovertrekkingen onder de Akte van Mannheim, W.E. Haak in Rede en Recht, red. Corstens en Groenhuijsen, Gouda Quint, Deventer 2000, p. 51

<sup>49</sup> Het gaat met name om voorschriften ten aanzien van vaartijden, bemanningseisen, radarexamens en technische eisen. Het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR) en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, zijn opgenomen als bijlagen bij de Binnenvaartregeling.



---

in het BPR, respectievelijk het RPR, dient op de genoemde grenswateren conform deze aanwijzing te worden gehandeld voor zover de gedraging is te herleiden tot een overeenkomstige overtreding in het desbetreffende scheepvaartreglement.

## **VI. Overgangsrecht**

Deze aanwijzing is geldig vanaf de datum van inwerkingtreding.

### *Binnenvaartwet*

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 (1 juli 2009), geldt de 'Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen' (2008A009). Raadpleeg in dit verband de overgangsbepalingen in de Invoeringswet Binnenvaartwet (Stb. 2008, 157 en Stb. 2009, 164).

Ten aanzien van strafbare feiten uit de Binnenvaartwet, die zijn begaan na inwerkingtreding van de Binnenvaartwet (1 juli 2009), maar vóór inwerkingtreding van de paragraaf over de bestuurlijke boete (1 januari 2010), geldt de 'Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen' (2009A014).