

# ECLI:NL:RBROT:2023:6250

Instantie	Rechtbank Rotterdam
Datum uitspraak	15-06-2023
Datum publicatie	14-07-2023
Zaaknummer	83/225900-21
Rechtsgebieden	Strafrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Is de kapitein altijd verantwoordelijk voor de naleving van het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen? (art. 5 Wet vervoer gevaarlijke stoffen)
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

## Uitspraak

### Rechtbank Rotterdam

Team straf 1

Parketnummer: 83/225900-21

Datum uitspraak: **15 juni 2023**

### Tegenspraak

### Vonnis van de economische politierechter in de rechtbank Rotterdam,

in de zaak tegen de **verdachte**:

**[verdachte01],**

geboren op [geboortedatum01] te [geboorteplaats01],

niet ingeschreven in de basisregistratie personen,

wonende op het adres:

[adres01],

Raadslieden: mrs. N. Karimi en V.J.C. de Bruijn, advocaten te Amsterdam.

### Onderzoek op de terechtzitting

Gelet is op het onderzoek op de terechtzitting van **21 april 2023**, alsmede op de inhoud van de brieven d.d. 06 maart 2023 met bijlagen, 18 april 2023 met bijlagen en 31 mei 2023 met bijlagen van de verdediging en de inhoud van het mailbericht d.d. 01 juni 2023 van de zaaksofficier van justitie, mr. K. Broere, in reactie op de door de verdediging toegezonden stukken d.d. 31 mei 2023.

## **Tenlastelegging**

Aan de verdachte is tenlastegelegd hetgeen is vermeld in de dagvaarding, zoals deze op de terechtzitting van 21 april 2023 overeenkomstig de vordering van de officier van justitie is gewijzigd.

De tekst van de gewijzigde tenlastelegging is als bijlage I aan dit vonnis gehecht.

## **Eis officier van justitie**

De officier van justitie mr. K. Broere heeft gevorderd:

- bewezenverklaring van de impliciet primair tenlastegelegde opzetvariant en
- veroordeling van de verdachte tot een geldboete ter hoogte van 3.000,00 euro subsidiair 40 dagen hechtenis.

## **Waardering van het bewijs**

### *Inleiding*

De volgende feiten en omstandigheden kunnen op grond van de inhoud van de bewijsmiddelen als vaststaand worden aangemerkt. Deze feiten hebben op de terechtzitting niet ter discussie gestaan en kunnen zonder nadere motivering dienen als vertrekpunt voor de beoordeling van de bewijsvraag.

Op 11 oktober 2020 lag het zeeschip "[naam schip01]" afgemeerd in de Europahaven te Rotterdam. De verdachte was op dat moment werkzaam als kapitein op dat schip.

Bij een controle werd door verbalisanten vastgesteld dat bepalingen van de IMDG-code niet in acht waren genomen, aangezien de container met nummer [containernummer01],

beladen met UN 2357: CYCLOHEXYLAMINE

(segregatiecode SG 35: Stuw dit niet in eenzelfde ruimte met

[separated from] SGG1-zuren),

direct -zonder een containerruimte langsscheeps en dwarsscheeps aan tussenruimte-

gestuwd stond op de container met nummer [containernummer02],

beladen met UN 2922: CORROSIVE LIQUID, TOXIC,

N.O.S., PACKING GROUP II, (HYDROFLUORIC ACID, NITRIC ACID),

van welke stof in het vervoersdocument gemeld wordt dat die valt onder de

segregatiegroep met de code SGG1 zuren [IMDG-code segregation group 1-Acid].

*Standpunt officier van justitie*

Door de officier van justitie is ter terechtzitting aangevoerd dat het tenlastegelegde bewezenverklaard kan worden en dat er sprake is van voorwaardelijk opzet.

Door klakkeloos op het computersysteem te vertrouwen heeft de verdachte willens en wetens de aanmerkelijke kans aanvaard dat niet aan de bepalingen van de IMDG-code werd voldaan.

#### *Standpunt verdediging*

Door de verdediging is ter terechtzitting aangevoerd dat nader onderzoek achteraf uitwijst dat -de door Maersk en de [naam schip01] gebruikte internationaal erkende en gecertificeerde software- MACS3 op de [naam schip01] geupdate was in december 2019 en ook rekening zou moeten houden met de meest recente wijzigingen van de IMDG-code,

"Amendment 39-18". Die software-update verrichtte echter abusievelijk niet een check op segregatiecode SG35 voor UN 2357, waardoor de [naam schip01] is beladen volgens een stuwplan waarbij container [containernummer01] beladen met UN 2357 gestuwd zou worden op container [containernummer02] beladen met UN 2922.

Door de verdediging is bepleit dat de verdachte dient te worden vrijgesproken.

Onder verwijzing naar het IJzerdraad-arrest is door de verdediging aangevoerd dat de verdachte niet kan worden aangemerkt als pleger van het tenlastegelegde feit en ook niet als functioneel dader.

Met betrekking tot het opzet is door de verdediging aangevoerd dat er in deze zaak meer is vereist dan "kleurloos opzet". De verdachte moet ook bewust de aanmerkelijke kans hebben aanvaard dat hij de IMDG-code overtrad en daarvan is geen sprake.

De verdachte was er niet van op de hoogte dat container [containernummer01] beladen met UN 2357 gestuwd zou worden op container [containernummer02] beladen met UN 2922, SGG1 (zuren). Er is dus geen sprake van opzet in de zin van "willens en wetens".

Evenmin heeft hij bewust de aanmerkelijke kans aanvaard dat dit zou gebeuren.

De verdachte heeft zich er actief van vergewist dat de Chief Officier (CO) met behulp van het planningsbureau en de aan boord aanwezige recentelijk geupdate en gecertificeerde software heeft vastgesteld dat zich geen segregatieconflicten voordeden.

Tenslotte is door de verdediging aangevoerd dat niet bewezenverklaard kan worden dat de verdachte de tenlastegelegde gedraging tezamen en in vereniging met één of meer ander(en) heeft gepleegd, nu medeplegen een bewuste en nauwe samenwerking veronderstelt op het plegen van de tenlastegelegde gedraging.

#### *Nadere onderbouwing verdediging*

De rechter heeft op 02 mei 2023 per mailbericht aan de verdediging verzocht om het ter terechtzitting van 21 april 2023 gevoerde verweer met betrekking tot de destijds gebezigde software schriftelijk nader te onderbouwen.

Op 31 mei 2023 is per mail een brief d.d. 31 mei 2023 met vijf bijlagen ingekomen van de verdediging, waarin de vragen van de rechter zoveel mogelijk -gelet op het tijdsverloop- worden beantwoord.

Tevens wordt daarin door de verdediging het ter terechtzitting van 21 april 2023 reeds gedane verzoek tot het horen van drie getuigen onverkort gehandhaafd en wordt door de verdediging verzocht -in het geval dat de rechter zich niet voldoende voorgelicht mocht achten door de nadere onderbouwing van de verdediging of voornemens zijn de verweren van de verdachte te verwerpen- om het openbaar ministerie

te gelasten onderzoek te verrichten naar de vragen, zoals gesteld door de rechter per mailbericht van 02 mei 2023, of de zaak daartoe te verwijzen naar de rechter-commissaris.

#### *Nader standpunt officier van justitie*

De officier van justitie, mr. Broere, heeft per mailbericht van 01 juni 2023 een reactie gegeven op voormelde nader ingebrachte - stukken van de verdediging.

Volgens de officier van justitie blijkt uit de door de verdediging overgelegde stukken dat het door de verdachte gebruikte systeem om te controleren of aan de IMDG-code werd voldaan niet primair daarvoor bedoeld is, want het betreft een programma om te berekenen welk effect de wijze van belading heeft op de ligging van het schip. Bovendien blijkt uit de stukken dat door het gebruikte programma vaker niet werd voldaan aan de IMDG-code. Verder wordt door de verdediging niet onderbouwd wat de certificering van dit programma precies inhoudt.

De kapitein is de normadressaat van deze regelgeving en is er verantwoordelijk voor dat het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord van zijn zeeschip conform de wet- en regelgeving plaatsvindt. Wanneer hij ervoor kiest om bij die controle enkel gebruik te maken van een computersysteem of programma, aanvaardt hij de aanmerkelijke kans dat er fouten worden gemaakt.

Aangezien de kapitein verantwoordelijk is voor het naleven van de IMDG-code ligt het ook op zijn weg om zich ervan te vergewissen dat het systeem dat hij kiest te gebruiken ook daadwerkelijk goed functioneert. Eén en ander geldt te meer wanneer hij ervoor kiest om voor de controle op de naleving van de IMDG-codes (i.c. de segregatiecodes) een systeem te gebruiken dat niet primair daarvoor bedoeld is.

Subsidiair voor zover de rechter van oordeel mocht zijn dat er geen sprake is van (voorwaardelijk) opzet, dient te worden opgemerkt dat het overtreden van de IMDG-code ook als overtreding een strafbaar feit is.

Voor zover het door de verdediging gevoerde verweer dient te worden opgevat als een

AVAS-verweer kan dat geen stand houden, omdat voor een succesvol beroep op AVAS er geen enkele verwijtbaarheid aan de zijde van de verdachte dient te zijn ten aanzien van het tenlastegelegde delict, waarvan volgens de officier van justitie geen sprake is.

Verder verzet de officier van justitie zich tegen het (subsidiare) verzoek van de verdediging tot het horen van de drie genoemde getuigen, nu het niet noodzakelijk is om deze getuigen te horen en dient het (meer subsidiaire) verzoek van de verdediging tot het opdracht geven aan het openbaar ministerie voor het doen van nader onderzoek te worden afgewezen, omdat het verzoek onvoldoende concreet en onderbouwd is.

#### *Beoordeling*

In artikel 5 van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen staat vermeld dat de kapitein van een zeeschip verantwoordelijk is voor de naleving van de bepalingen van die regeling. De kapitein is daarmee de normadressaat en kan hij op grond hiervan rechtstreeks strafrechtelijk aansprakelijk gehouden worden voor de verweten gedraging.

Het tenlastegelegde betreft een overtreding van een voorschrift gesteld bij artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, strafbaar gesteld in artikel 1, eerste lid, van de Wet op de economische delicten en het is derhalve een economisch delict.

Ingevolge het bepaalde in artikel 2 van de Wet op de economische delicten zijn economische delicten, bedoeld in artikel 1, onder 1e en 2e misdrijven, voor zover zij opzettelijk zijn begaan.

### *Opzet*

In het economisch strafrecht geldt de leer van het kleurloos opzet (HR 18 maart 1952, NJ 1952/314 en 315).

Het opzet hoeft derhalve enkel gericht te zijn op de strafbaar gestelde gedraging zelf en niet op de wederrechtelijkheid daarvan. De verdachte dient willens en wetens te hebben gehandeld.

Niet kan wettig en overtuigend bewezen worden dat de verdachte opzet had in de zin van "willens en wetens" handelen. Hij was immers niet op de hoogte van de feitelijke situatie aan boord van het schip, waar de in de tenlastelegging genoemde containers zich aan boord van het schip precies bevonden.

De officier van justitie heeft zich op het standpunt gesteld dat er sprake is van voorwaardelijk opzet bij de verdachte. Hij heeft willens en wetens de aanmerkelijke kans aanvaard dat niet aan de bepalingen van de IMDG-code werd voldaan, doordat hij gebruik heeft gemaakt van een computersysteem dat niet primair bedoeld is voor de controle op de naleving van de IMDG-code en dat bovendien niet altijd goed controleerde of voldaan werd aan de IMDG-code.

De rechter zal deze redenering niet volgen.

Volgens de verdediging is MACS3 specialistische maritieme software voor bijvoorbeeld containerschepen. Het betreft internationaal erkende en gecertificeerde software.

Hoewel het primaire doel van deze software niet is het voldoen aan de IMDG-code, maar meer gericht is op de stabiliteit van het zeeschip, stelt MACS3 op basis van alle beschikbare informatie een stuwplan op dat voldoet aan alle relevante regels en (veiligheids)voorschriften, waaronder de IMDG-code.

Niet is komen vast te staan dat deze software ongeschikt is voor de controle op de naleving van de IMDG-code.

Derhalve kan niet gezegd worden dat de verdachte, door gebruik te maken van de MACS3-software, welbewust de aanmerkelijke kans heeft aanvaard dat bepalingen van de IMDG-code niet in acht zouden worden genomen.

Dat gebleken is dat die software niet altijd foutloos controleerde of voldaan werd aan de IMDG-code maakt dat volgens de rechter niet anders. De mogelijkheid van een fout in de software wil nog niet zeggen dat er sprake is van een aanmerkelijke kans op fouten.

De rechter is van oordeel dat niet bewezenverklaard kan worden dat de verdachte het tenlastegelegde opzettelijk heeft gepleegd, ook niet in voorwaardelijke vorm.

### *Conclusie*

Op grond van de inhoud van de dossierstukken en het verhandelde ter terechtzitting is de rechter van oordeel, dat de impliciet primair tenlastegelegde opzetvariant niet wettig en overtuigend bewezen is, evenals het tenlastegelegde medeplegen, zodat de verdachte daarvan zal worden vrijgesproken.

De rechter acht de impliciet subsidiair tenlastegelegde overtredingsvariant wettig en overtuigend bewezen.

## **Bewezenverklaring**

In bijlage II heeft de rechter de inhoud van wettige bewijsmiddelen opgenomen, houdende voor de bewezenverklaring redengevende feiten en omstandigheden.

Op grond daarvan, en op grond van de redengevende inhoud van het voorgaande, is wettig en overtuigend bewezen dat de verdachte het tenlastegelegde heeft begaan op die wijze, dat:

hij, als kapitein van het zeeschip [naam schip01]  
op 11 oktober 2020 te Rotterdam,  
een handeling, bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen,  
heeft verricht ten aanzien van gevaarlijke stoffen en met een vervoermiddel  
dat is aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel b, van genoemde wet,  
anders dan met inachtneming van de in dat onderdeel bedoelde regels,  
door genoemd zeeschip te laten liggen in de Europahaven,  
terwijl een of meer bepalingen van de IMDG-code niet in acht waren genomen,  
immers was de container met nummer [containernummer01],  
beladen met UN 2357: CYCLOHEXYLAMINE  
(segregatiecode SG 35: Stuw dit niet in eenzelfde ruimte met  
[separated from] SGG1-zuren),  
direct -zonder een containerruimte langsscheeps en dwarsscheeps aan tussenruimte- gestuwd op  
container met nummer [containernummer02],  
beladen met UN 2922: CORROSIVE LIQUID, TOXIC,  
N.O.S., PACKING GROUP II, (HYDROFLUORIC ACID, NITRIC ACID),  
van welke stof in het vervoersdocument gemeld wordt dat ze valt  
onder de segregatiegroep met de code SGG1 - zuren  
[IMDG-code segregation group 1-Acid].

Voor zover in de tenlastelegging taal- en/of schrijffouten voorkomen, zijn deze in de bewezenverklaring verbeterd. De verdachte is daardoor niet geschaad in de verdediging.

## **Strafbaarheid feit**

Het bewezenverklaarde feit levert op:

**Overtreding van een voorschrift, gesteld bij artikel 5 van de**

**Wet vervoer gevaarlijke stoffen**

Er zijn geen feiten of omstandigheden aannemelijk geworden die de strafbaarheid van het feit uitsluiten.  
Het feit is dus strafbaar.

## **Strafbaarheid verdachte**

### *Standpunt officier van justitie*

Volgens de officier van justitie is er geen omstandigheid aannemelijk geworden die de strafbaarheid van de verdachte uitsluit en is de verdachte dus strafbaar.

De officier van justitie is van mening dat de kapitein van een zeeschip, die ingevolge het bepaalde in artikel 5 van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen verantwoordelijk is voor de naleving van de bepalingen van die regeling, niet mag

"blindvaren" op een computersysteem.

Voor zover het door de verdediging gevoerde verweer dient te worden opgevat als een

AVAS-verweer kan dat geen stand houden, omdat voor een succesvol beroep op AVAS er geen enkele verwijtbaarheid aan de zijde van de verdachte dient te zijn ten aanzien van het tenlastegelegde delict en volgens de officier van justitie is daarvan geen sprake.

### *Standpunt verdediging*

Door de verdediging is aangevoerd dat de verdachte dient te worden ontslagen van alle rechtsvervolging, nu achteraf gebleken is dat er sprake was van een fout in de

MACS3-software, waardoor de verdachte niet in staat was om de segregatiecode-overtreding te herkennen.

De MACS3-software is geüpdatet in december 2019 en zou ook rekening moeten houden met de meest recente wijzigingen van de IMDG-code "amendment 39-18", doch die software-update verrichtte abusievelijk geen check op segregatiecode SG35 voor UN 2357. Door de CO op de [naam schip01] zijn alle controles conform het protocol van Maersk doorlopen en de verdachte had redelijkerwijs geen mogelijkheid om anders te handelen dan hij gedaan heeft.

Nu de MACS3-software niet aangaf dat er sprake was van een segregatieconflict was er voor de verdachte geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat er containers in strijd met de IMDG-code waren gestuwd en valt hem geen verwijt te maken met betrekking tot het tenlastegelegde segregatieconflict. Dat in de MACS3-software het Amendment 39-18 niet goed was geïmplementeerd kan de verdachte niet worden tegengeworpen.

Het is ondoenlijk voor een kapitein van een zeeschip als de "[naam schip01]" -dat 299 meter lang en 42,92 meter breed is en een capaciteit heeft van 7114 TEU (containers van 20 voet)- om alles handmatig na te lopen. Er is sprake van afwezigheid van alle schuld en de verdediging verzoekt de rechter -in geval van een bewezenverklaring- de verdachte te ontslaan van alle rechtsvervolging.

### *Beoordeling*

De vraag is of de verdachte anders had moeten of kunnen handelen dan hij gedaan heeft en welk verwijt hem te maken valt.

De rechter is met de verdediging van oordeel dat het voor de kapitein van een zeeschip van de omvang als de [naam schip01] niet mogelijk is om visueel of handmatig controle uit te oefenen op de naleving van de IMDG-code.



Volgens de verdediging wordt de [naam schip01] door Maersk als rederij geëxploiteerd en wordt de MACS3-software door Maersk ingekocht en beschikbaar gesteld aan het schip en haar kapitein.

De rechter is van oordeel dat het derhalve op de weg van de rederij ligt om zich ervan te vergewissen dat gebruik wordt gemaakt van een juist computerprogramma c.q. de juiste software met betrekking tot de naleving van de IMDG-code.

Naar het oordeel van de rechter is door de verdediging in voldoende mate aannemelijk gemaakt dat er ten tijde van het tenlastegelegde een fout zat in de door de rederij en het schip [naam schip01] gebruikte software MACS3, waardoor er kennelijk geen check werd verricht op segregatiecode SG35 voor UN 2357, zodat het mogelijk was dat er op

11 oktober 2020 twee containers in strijd met de IMDC-code direct op elkaar op het schip [naam schip01] stonden gestuwd.

De rechter is met de verdediging van oordeel dat het feit dat er in de MACS3-software het Amendment 39-18 niet goed was geïmplementeerd de verdachte niet kan worden tegengeworpen. Het zou tot een onrechtvaardig resultaat leiden om de verdachte daarvoor verantwoordelijk te houden, nu hij daarop zelf geen invloed kon uitoefenen.

Niet valt in te zien wat de verdachte meer en/of anders had kunnen c.q. moeten doen dan hij gedaan heeft. Ook door de officier van justitie is dat niet duidelijk gemaakt.

Er is dan ook geen sprake van enige strafrechtelijke verwijtbaarheid aan de zijde van de verdachte met betrekking tot het tenlastegelegde segregatieconflict.

Gelet op het voorgaande ziet de rechter geen aanleiding om het voorwaardelijke getuigenverzoek van de verdediging te honoreren en/of om het openbaar ministerie te gelasten onderzoek te verrichten naar de vragen, zoals gesteld door de rechter per mailbericht van 02 mei 2023 of de zaak daartoe te verwijzen naar de rechter-commissaris.

### *Conclusie*

Er is sprake van afwezigheid van alle schuld (AVAS). De verdachte is niet strafbaar en hij dient derhalve te worden ontslagen van alle rechtsvervolging.

### **Toepasselijke wettelijke voorschriften**

Gelet is op de artikelen:

5 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

2 Besluit vervoer gevaarlijke stoffen

3, 6 Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen

1a en 2 van de Wet op de economische delicten,

Randnummers 3.2.1, 7.2.5.1, 7.2.5.2, 7.2.8 IMDG-Code 2018,

zoals deze artikelen golden ten tijde van het plegen van het feit.

### **Bijlagen**

De in dit vonnis genoemde bijlagen maken deel uit van dit vonnis.

## **Beslissing**

De economische politierechter:

- spreekt verdachte vrij van het impliciet primair tenlastegelegde feit;
- verklaart bewezen, dat de verdachte het impliciet subsidiair tenlastegelegde feit, zoals hiervoor omschreven, heeft begaan;
- verklaart niet bewezen hetgeen aan de verdachte meer of anders ten laste is gelegd dan hiervoor bewezen is verklaard en spreekt de verdachte daarvan vrij;
- stelt vast dat het bewezenverklaarde oplevert het hiervoor vermelde strafbare feit;
- verklaart de verdachte voor het bewezenverklaarde niet strafbaar en ontslaat de verdachte ten aanzien daarvan van alle rechtsvervolging.

Dit vonnis is gewezen door:

mr. M. van Seventer, economische politierechter,  
in tegenwoordigheid van mr. Y. Hartgers, griffier

en uitgesproken op de openbare terechtzitting van deze rechtbank op **15 juni 2023**.

Bijlage I

## **Tekst gewijzigde tenlastelegging**

Aan de verdachte wordt tenlastegelegd, dat:

hij, als kapitein van het zeeschip [naam schip01]  
op of omstreeks 11 oktober 2020 te Rotterdam, in elk geval in Nederland,  
tezamen en in vereniging met een of meer ander(en)  
opzettelijk

(een) handeling(en), bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, heeft verricht ten aanzien van gevaarlijke stoffen en met een vervoermiddel dat is aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel b, van genoemde wet, anders dan met inachtneming van de in dat onderdeel bedoelde regels, door genoemd zeeschip te laten liggen in de Europahaven, terwijl een of meer bepalingen van de IMDG-code niet in acht waren genomen, immers was de container met nummer [containernummer01], beladen met UN 2357: CYCLOHEXYLAMINE (segregatiecode SG 35: Stuw dit niet in eenzelfde ruimte met [separated from] SGG1-zuren), direct - zonder een containerruimte langsscheeps en dwarsscheeps aan tussenruimte gestuwd op container met nummer [containernummer02], beladen met UN 2922: CORROSIVE LIQUID, TOXIC, N.O.S., PACKING GROUP II, (HYDROFLUORIC ACID, NITRIC ACID), van welke stof in het vervoersdocument gemeld wordt dat ze valt onder de segregatiegroep met de code SGG1 zuren [IMDG-code segregation group 1-Acid].

(art 1a, aanhef en onder 1°, Wet op de economische delicten;  
art 5 Wet vervoer gevaarlijke stoffen;  
art 2 Besluit vervoer gevaarlijke stoffen;  
art 6 Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen;  
Randnummer 3.2.1 IMDG, kolom 16b voor wat betreft UN 2357  
[Kolom 16b voor UN 2357: SG35];  
Randnummer 7.2.8 IMDG  
[SG 35 Stuw dit niet in eenzelfde ruimte met SGG1-zuren];  
Randnummer 7.2.2.2 IMDG  
[Termen met betrekking tot segregatie: niet in dezelfde ruimte met];  
Randnummer 7.4.3 IMDG  
[Segregatievoorschriften, definities: niet in dezelfde ruimte met, containerruimte];  
Randnummer 7.2.5.1, 7.2.5.2 en 7.5.2.3 IMDG  
[Segregatiegroep SGG1, n.e.g.(N.O.S)-posities, melding op vervoersdocument].)