

Gent, 11 juni 2010, 10e K.

O.M. / G.C. en crts

(...)

verdacht van: in de Belgische exclusieve economische zone op 12 juni 2001,

Bij inbreuk op de artikelen 1, 5, lid 2, 29, lid 4, 30, 35, lid 3 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, zoals gewijzigd door de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het marinemilieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België, door als kapitein van de ferry (...), de bepalingen van artikel 5 van de wet overtreden te hebben, meer bepaald door een schadelijke stof, namelijk olie, in zee te hebben geloosd.

(...), door als officier van de ferry (...), de bepalingen van artikel 5 van de wet overtreden te hebben, meer bepaald door een schadelijke stof, namelijk olie, in zee te hebben geloosd. f...), door als eigenaar (vierde), bevrachter, beheerder of exploitant (vijfde) van de ferry (...), de bepalingen van artikel 5 van de wet overtreden te hebben, meer bepaald door een schadelijke stof, namelijk olie, in zee te hebben geloosd. Bij vonnis van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge van 9 december 2008, 15de kamer, werd op tegenspraak als volgt beslist:

Stelt vast dat er twijfel bestaat en ontslaat alle gedaagden van elke verdere rechtsvervolgung dienaangaande zonder kosten.

Tegen voormeld vonnis werd op 19 december 2008 door het openbaar ministerie tegen alle beklaagden hoger beroep ingesteld.

(...)

Terecht stelt de verdediging, en werd door de eerste rechter op goede gronden aangenomen, dat het aanvankelijk proces-verbaal van 12 juni 2001 van de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) geen bijzondere bewijswaarde heeft, gezien niet is aangetoond dat voldaan werd aan de verplichting om binnen de 24 uren een afschrift van het proces-verbaal over te maken aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar, met vermelding van de in de wet voorziene strafmaat. Niettemin behoudt het procesverbaal bewijswaarde als inlichting,

Hangend de procedure voor de eerste rechter werd door het openbaar ministerie een document van 2 maart 2006 van de BMM gevoegd met als opschrift: "(...) *opmerkingen van BMM (KBIN), FOD mobiliteit en vervoer en FOD leefmilieu op ontwerpbesluiten verdediging*"; de vermelde ontwerpbesluiten werden door het openbaar ministerie aan de BMM overgemaakt teneinde opmerkingen te laten kennen; het document houdt (technische) opmerkingen hierop in. Terecht stelde de eerste rechter dat het openbaar ministerie, gelet op de technische aard van de vermeende inbreuken, vermocht aanvullend onderzoek te verrichten door inlichtingen in te winnen bij de aanvankelijke vaststellers van de BMM, zonder hierdoor haar opsporingsbevoegdheid of de uitoefening van de strafvordering gedelegeerd te hebben. Dat de BMM op haar beurt beroep deed op andere, technisch onderlegde, ambtenaren, van een ander departement, is inderdaad niet gelijk te stellen met een deskundig onderzoek. De partijen hebben allen de mogelijkheid gekregen over de door de BMM opgestelde documenten en de bijlagen tegenspraak te voeren; de verdediging had onder meer de mogelijkheid inzake deze en andere stukken technische raadslieden aan te stellen, die hierover

eventueel in weerwoord verslag deden, doch liet dit na. De wapengelijkheid tussen openbaar ministerie en verdediging werd op geen enkel moment in het gedrang gebracht, zodat het recht op een eerlijk proces niet werd geschonden. Er is geen reden om de bewuste documenten en hun bijlagen uit de debatten te weren, zoals gevraagd door de verdediging.

In het aanvankelijk proces-verbaal van 12 juni 2001 werden door agenten van de BMM de volgende vaststellingen gedaan (stuk 3, strafdossier): *"Op dinsdag 12 juni 2001, omstreeks 07:42 UTC, bevinden wij ons aan boord van het Belgisch toezichtsvliegtuig B-02 (...) op een hoogte van ongeveer 1.500 voet (ca. 450 meter) (...). Het toezichtsvliegtuig is speciaal uitgerust met instrumenten voor navigatie, plaatsbepaling, communicatie en beeldopnames noodzakelijk voor de opsporing en vaststelling van illegale lozingen op zee.*

Op voornoemde datum en tijdstip stellen wij in de buurt van 51° 32', 6 noorderbreedte en 002° 11', 5 oosterlengte, gelegen in de Belgische exclusieve economische zone, een abnormaal spoor op het radarscherm vast. Omstreeks 07:43 UTC wordt beslist ter plaatse te gaan controleren. Omstreeks 07:52 UTC stellen wij een duidelijk zichtbaar oliespoor vast in de buurt van 51° 29', 8 noorderbreedte en 002° 25', 5 oosterlengte. Onmiddellijk worden beeldopnames gemaakt van de vaststelling. Dit oliespoor, dat van oost naar west loopt, leidt duidelijk tot aan het kielzog van een schip. Wij volgen het oliespoor tot aan het lozende schip dat wij omstreeks 08:00 UTC verticaal overvliegen in de buurt van 51° 33', 1 noorderbreedte en 002° 07, 6 oosterlengte. De vermoedelijke dader wordt geïdentificeerd als de ferry (...). Daarna wordt contact per radio opgenomen met het verdachte schip. Daarna wordt radiocontact opgenomen met de derde officier van wacht op de brug en de kapitein. Uit het radiogesprek vernamen we dat het schip op weg is van Zeebrugge naar Dagenham in (het) Verenigde Koninkrijk. De kapitein verklaart ons dat er op het moment van de vaststelling bilgewater werd geloosd door de 15 ppm olieafscheider."

De kapitein van het schip, (...) werd op het schip verhoord door de agenten van de BMM en verklaarde onder meer dat, na contact met het vliegtuig betreffende een eventuele olielozing, hij onmiddellijk de machinekamer had gebeld om na te gaan of iets overboord werd gepompt, waar de tweede mechanici van wacht dit ontkende (stuk 7, strafdossier). Vervolgens heeft hij de chef mechanici gewekt om na te gaan wat er aan de hand kon zijn; deze meldde dat er tussen 6:00 en 7:00 uur UTC (Universal Time Coordinated) bilgewater van de machinekamer overboord werd gepompt door de oliewaterafscheider met 15 ppm-alarm. Uit het "abstract of log" (uittreksel uit het logboek) blijkt dat het bilgewater tussen 6:00 en 7:30 uur UTC overboord werd gepompt (stukken 10 en 22, strafdossier). In een rapport dat aan het logboek werd gehecht ("Attached report to Abstract of Log No 01.01"; stuk 23, strafdossier) en door de tweede beklagde (...) werd opgesteld, werd het volgende vermeld: (...)

(Vertaling, ongenummerd stuk tussen stukken 23 en 24, strafdossier:

- *"Op 12.06.01, 2de machinist met dienst in machinekamer, was de ruimten overboord aan het pompen vi(a) de 15 ppm oliescheider, vanaf 06.00 uur tot 07.30 uur UTC.*

- *Op een bepaald ogenblik vergat hij de drieweg waterklep te verdraaien van de "hydrophore FW position" naar "normal working position" ("Hydrofoor voorwaartse positie": "normale werking positie") wat resulteerde in een overboord lozing van gepollueerd water."*

Door scheepvaartinspecteur (...) verbonden aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur - Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart - Scheepvaartcontrole, werd een onderzoek uitgevoerd waarbij onder meer het olieverslagboek en het logboek van het schip werden gecontroleerd en een inspectie van het schip werd uitgevoerd. De scheepvaartinspecteur besloot in zijn onderzoeksverslag dat het schip duidelijk betrokken was in de lozing. Hij wees op diverse tekortkomingen in het bijhouden van het olielogboek en stelde dat de oliefilteruitrusting ontoereikend was, gelet op de residuele hoeveelheid in het staal van de uitlaat. Verder wees hij er op dat het gebruiken van de tijdelijke pomp in de scheepsruimte niet toegelaten was.

De eerste beklagde werd op 16 juni 2001 als kapitein van het schip geconfronteerd met de videobeelden genomen vanuit het vliegtuig van de BMM (stuk 39, strafdossier) en verklaarde onder

meer: *"Ik heb op die beelden een spoor gezien (dat) ongetwijfeld achter gelaten is door een schip. (...) Het is aannemelijk dat het een oliespoor is. Het spoor ligt in het kielzog van de (...). Ik kennis dat BMM vastgesteld heeft dat het spoor afkomstig is van (...). Ik laat deze vaststelling voor hun rekening. Eén van de redenen van mijn twijfel (is) dat het door (...) gevolgd traject door heel wat andere vaartuigen gebruikt wordt en dat dit spoor er zou kunnen geweest zijn voor (...) het zelfde traject doorliep. Ik neem wel kennis dat het toezichtsvliegtuig op het ogenblik dat het boven (...) vloog - rond 08.00 hrs UTC - geen beoedeling voor (...) vaststelde, enkel in het kielzog. Ik heb daar geen commentaar op."..*

Geconfronteerd met het feit dat de kapitein in twijfel trok of het oliespoor afkomstig was van het schip (...) meldde E D, een van de vaststellende agenten van de BMM, in een fax van 18 juni 2001 het volgende: *"Er is op basis van onze waarnemingen geen twijfel mogelijk over het feit dat het waargenomen oliespoor wel degelijk afkomstig van het m/v (...) is."* (stuk 43, strafdossier). Hij wees er op dat de door de BMM geschatte lozing van 2,9 m3 niet compatibel is met een operationele lozing van bilgewater. Ook scheepvaartinspecteur J P F naderhand verhoord op 19 juni 2001, stelde dat een bilgelozing normaal niet 2,9 m3 olie kan bevatten en verklaarde: *"Het is echter ook een feit dat de olie uit andere tanks kan gepompt worden. Deze oliën volgen dezelfde weg. Deze andere tanks kunnen zeker 2,9 kubieke meter olie bevat hebben. Tijdens mijn inspectie op 13.06.01 was er nog 24 kubieke meter olieresiduen aan boord. De totale capaciteit van de (...) is 75,6 kubieke meter."* (stuk 48, strafdossier). De derde beklaagde (...) werd verhoord op 25 juni 2001. Hij erkende dat er sprake was van een "incident" en gaf zelfs twee oorzaken voor de lozing aan. (...)

Hij wees vervolgens op 1. Het gebruik van een vervangingspomp voor het oppompen van het bilgewater en 2. het niet functioneren van het oliealarm op de oliescheider. De derde beklaagde bood uitdrukkelijk zijn verontschuldiging voor het incident aan en verklaarde: *"Het spijt mij ten zeerste dat de pollutie veroorzaakt was. Het was een menselijke fout en niet opzettelijk veroorzaakt."*

(...)

Het geschatte olievolume, zichtbaar op het moment van de waarneming, werd aan de hand van de "kleurencodemethode", die officieel gebruikt wordt in het kader van het luchttoezichtprogramma van het Akkoord van Bonn, bepaald op een grootteorde van meer dan 1 m3 tot m3.

Artikel 5 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen (hierna: Marpol-uitvoeringswet) stelt dat het een schip dat de Belgische vlag voert verboden is een schadelijke stof in zee of op zee in de atmosfeer te lozen en stelt, overeenkomstig het internationaal recht, dit verbod eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren. Inbreuk op dit verbod wordt strafbaar gesteld door artikel 29 Marpol-uitvoeringswet dat de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd, straft met een geldboete van € 500.000 tot € 1.000.000; met een geldboete van €10.000 tot € 25.000 wordt gestraft de kapitein van een schip ander dan een vissersvaartuig of een pleziervaartuig en met een geldboete van € 2.000 tot € 10.000 worden gestraft de officieren van een schip, die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden of zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17bis of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplichtingen. Artikel 33 van de Marpol-uitvoeringswet maakt Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van artikel 41bis en artikel 85, van toepassing.

Anders dan voor de eerste rechter, blijkt voor het hof uit de hiervoor weergegeven feitelijke elementen van het strafdossier en de overwegingen hierna, samen en in hun onderling verband en in weerwil van hetgeen in conclusies wordt aangevoerd, zonder enige redelijke twijfel dat op 12 juni 2001 vanuit het schip (...) schadelijke stoffen, meer bepaald olie, in zee werden geloosd.

Overeenkomstig artikel 1, 2° A van de Marpol-uitvoeringswet wordt onder "lozen", wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, verstaan, elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van

ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, (uitstoten,) storten of ledigen; volgens artikel 1, 2° B wordt onder "lozen" niet verstaan: a) het storten in de zin van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972. Deze uitzondering slaat dan op het lozen van vloeistof, door het gebruik van een olieseparator, met een oliegehalte van minder dan 0,0100 % olie, volgens de oorspronkelijke tekst van het Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 (hierna: Marpol 73/78), en met een oliegehalte van minder dan 0,0015 %, volgens de tekst van Marpol 73/78 waarin de Amendementen houdende wijziging van de Bijlagen aan het Verdrag van 1973 en aan het Protocol van 1978 werden opgenomen.

Bilges mogen in zee worden geloosd op voorwaarde dat de limiet van 15 ppm oliewater gehalte (15 mg/liter) niet wordt overschreden. Hoewel de Noordzee onder Bijlage I een bijzonder gebied is (special area) en in bijzondere gebieden doorgaans strengere lozingsnormen van kracht zijn, wordt bij bilges hierin geen onderscheid gemaakt. Bij het lozen moet aan de volgende cumulatieve voorwaarden worden voldaan: 1/ het schip vervolgt de vaarroute; 2/ de onverdunde geloosde vloeistof bevat minder dan 15 eenheden olie per miljoen eenheden (15 ppm) geloosde vloeistof; en 3/ het schip werkt met een oliefiltersysteem. Alle schepen van 400 BT en meer moeten over een oliefiltersysteem beschikken waardoor het geloosde oliemengsel na de filter niet meer dan 15 eenheden olie per miljoen eenheden geloosde vloeistof bevat, alsook een automatisch stopmechanisme bij overschrijding van deze emissiegrens.

Door de verdediging werd opgeworpen dat de Amendementen op Marpol 73/78 in de interne rechtsorde geen bindende kracht hebben wegens gebrek aan goedkeuring door het parlement en gebrek aan publicatie in het Belgisch Staatsblad, aldus voorhoudend dat niet de strengere 15 ppm-norm mag gehanteerd worden, doch wel de 100 ppm-norm volgens de oorspronkelijke tekst van Marpol 73/78, voor de amendering; de eerste rechter is de verdediging daarin bijgetreden. Uit het gebruik van een 15 ppm-alarm op de oliewaterafscheiding blijkt dat voor het schip wel de 15 ppm-norm werd gehanteerd, zodat blijkt dat men zich zelf door dit criterium gebonden achtte.

Nochtans mist het feit of da 15 ppm-norm, dan wel de 100 ppm-norm dient gehanteerd te worden iedere relevantie in deze zaak. Uit de vaststellingen van de agenten van de BMM, ooggetuigen in de zin van artikel 5bis van de Marpol-uitvoeringswet, blijkt dat de olieconcentratie in de zichtbare vlek hoe dan ook veel meer bedroeg dan 100 ppm, wat immers staat voor slechts 100 deeltjes per miljoen deeltjes; de omvang van de vlek, die een lengte had van meer dan 24,5 km en een oppervlakte besloeg van ongeveer 1,25 km², sluit absoluut uit dat de olieconcentratie lager was dan 100 ppm. De bewering van de beklaagden dat de vlek het gevolg was van een toegelaten lozing van bilgewater is volstrekt onverenigbaar met deze objectieve vaststellingen en mist zelfs iedere ernst. Bovendien blijkt ook concreet dat er op het moment van de vaststellingen geen sprake was van een lozing van bilgewater, nu de BMM-agenten alleszins om 8.00 uur UTC (wat is 10.00 uur plaatselijke tijd) en omstreeks 8.09 uur UTC nog lozingen waarnamen in het kielzog van het bewuste schip (stuk 66, strafdossier) en het logboek van het schip aangaf dat bilgewater geloosd werd van 6.00 uur tot slechts, 7.30 uur, wat bevestigd werd door de derde beklagde, als tweede machinist. De eerste rechter, en blijkbaar ook het openbaar ministerie in eerste aanleg, heeft derhalve ten onrechte de verdediging gevolgd in haar veronderstelling dat de bewuste olielozing zich naar aanleiding van het overboord pompen van bilgewater heeft voorgedaan; hierbij achtte de eerste rechter de door de BMM geschatte hoeveelheid geloosde olie van 2,9 m³ niet verenigbaar met het debiet van de pomp.

Ten onrechte houdt de verdediging voor dat de strafinformatie niet toelaat de omvang van het waargenomen spoor voldoende juist te bepalen, wat dan door de verdediging gekoppeld wordt aan de onmogelijkheid van de bilges van het bewuste schip om een dergelijke hoeveelheid olie te bevatten. Al in het aanvankelijk proces-verbaal van 12 juni 2001 is er sprake van een "*duidelijk zichtbaar oliespoor*". In een navolgend proces-verbaal, opgesteld dezelfde dag, doch op 17 juli 2001 overgemaakt aan de procureur des Konings, wordt de omvang van het oliespoor gepreciseerd. De agenten van de BMM hebben ook deze werkwijze, met het opstellen van een aanvankelijk en een navolgend proces-verbaal, toegelicht, nl.: "*Om 08:54UTC zetten we koers naar het vliegveld van Brasschaat waar we omstreeks 10:00 UTC landen. We rijden onmiddellijk naar ons kantoor in Brussel*

om een aanvankelijk proces-verbaal op te stellen", dit om overeenkomstig artikel 25, par. 2 van de Marpol-uitvoeringswet binnen de 24 uur een afschrift te kunnen betekenen aan de overtreder. De methodes die worden aangewend om enerzijds te bepalen dat er sprake is van een oliespoor en anderzijds om de olievolumeschatting uit te voeren zijn algemeen aanvaard, zoals ook voorzien in het Akkoord van Bonn 1983/ 1989, namelijk de kleurencode, waarbij onder meer op basis van de oliekleur en -schakering de approximatieve dikte en het approximatieve volume van het oliespoor wordt bepaald. Uit de vaststellingen blijkt dat er klaarblijkelijk en zonder meer sprake was van lozing van schadelijke stoffen, andere dan een toegelaten lozing van bilgewater, zodat het feit dat in de telastleggingen niet wordt aangeduid welke norm overschreden werd, geen onontvankelijkheid van de strafvordering meebrengt, zoals de verdediging opwerpt, nu de beklagden voldoende konden uitmaken wat hen precies verweten werd, nl. het lozen van olie, een schadelijke stof, in zee.

De volgens de vaststellingen van de BMM geschatte hoeveelheid geloosde olie kan gezien de omvang ervan inderdaad niet van een, al dan niet toegelaten, lozing van bilgewater afkomstig zijn, zoals de beklagden zelf terecht opwerpen. Het gebrek aan de pomp voor de separator, kan dan ook geen verschoningsgrond voor de illegale lozing vormen. Zoals hiervoor al vermeld, werd door scheepsvaartinspecteur F op objectieve en niet betwiste wijze vastgesteld dat andere tanks zeker 2,9 m³ olie kunnen bevat hebben en dat tijdens zijn inspectie op 13 juni 2001 er nog zeker 24 m³ olieresiduen aan boord waren. Noch het feit dat een hoeveelheid van 2,9 m³ niet door de vervangingspomp die de vloeistof over de separator stuurde kon overboord gewerkt worden in het opgegeven tijdsbestek van het lozen van het bilgewater en dat de andere tanks slechts via een klep op het dek konden geruimd worden, noch het feit dat geen reconstructie op het schip heeft plaats gevonden, doen afbreuk aan de aanvankelijke, zeer duidelijke en niet weerlegde vaststellingen van de BMM-agenten van het grote oliespoor enkel in het kielzog van het schip, zonder dat er sporen van olie waren voor, noch aan beide zijden van dit schip. Deze vaststelling sloot onmiddellijk iedere waarschijnlijkheid van lozing van bilgewater, met een olieconcentratie van minder dan 100 ppm, laat staan 15 ppm, uit; het hof dient dan ook het op die veronderstelling gestoeld feitelijk verweer van de verdediging niet verder te ontmoeten. Gezien uit de vaststellingen van de BMM, vanuit het controlevliegtuig, al zonder twijfel blijkt dat het oliespoor afkomstig is van het schip Undine, dient niet nog aangetoond te zijn op welke wijze de olie werd geloosd.

De bewezen telastlegging A kan wettelijk toegerekend worden aan de eerste beklagde, die als kapitein van het bewuste schip officier van het schip was. In weerwil van wat de verdediging voorhoudt, kan het te last gelegde hem ook moreel worden toegerekend. Als kapitein van het schip had hij de nodige macht en beslissingsbevoegdheid om te verhinderen dat de lozing plaats vond of om hieraan een einde te stellen. Gelet op de beschreven omvang en duur van de lozing, kan niet ernstig worden staande gehouden dat hij niet van da lozing op de hoogte was; de lozing was duidelijk zichtbaar vanuit de lucht, dus ook van op het schip.

De vijfde beklagde (...) is de beheerder van het schip (...), overeenkomstig artikel 29 van de Marpol-uitvoeringswet kan de telastlegging C haar wettelijk worden toegerekend. De telastlegging, die voor rekening van de vijfde beklagde werd gepleegd, kan de vijfde beklagde ook moreel worden toegerekend, nu er op het niveau van deze rechtspersoon, die instond zowel voor het personeel als het technisch beheer van het schip, onvoldoende maatregelen werden genomen om een lozing van dergelijke omvang, die duidelijk niet louter accidenteel was, te verhinderen of te voorkomen, wat een in causaal verband met het misdrijf eigen fout is van de vijfde beklagde als rechtspersoon. Het staat vast dat de eerste beklagde, de natuurlijke persoon door wiens toedoen de vijfde beklagde op het schip handelde, bewust en buiten elke dwang, dit is wetens en willens, heeft gehandeld in strijd met de Marpol-verplichtingen, zoals hiervoor overwogen.

De strafbaarstelling van artikel 29, vierde lid van de Marpol-uitvoeringswet, voorzagt niet in de vereiste van een opzettelijk bestanddeel van het moreel element om een misdrijf op te leveren. De vereiste van een niet opzettelijk bestanddeel van het moreel element voor het te last gelegde, belet echter niet' dat een dergelijk misdrijf wetens en willens kan gepleegd zijn. Van belang is de concrete geestesgesteldheid van de eerste beklagde op het ogenblik waarop hij de handelingen stelde (of naliet te stellen) die zijn verantwoordelijkheid in het gedrang bracht en niet op de wettelijke kwalificatie van het feit. De functie van kapitein, die de eerste beklagde uitoefende, maakte hem tot een goed ingelichte persoon, of alleszins had hij dit moeten zijn, die het verbod tot dergelijke lozing

diende na te leven of die de verplichting had tot handelen of ingrijpen, wanneer hij de duidelijk merkbare lozing vaststelde. De samenhang tussen zijn concrete hoedanigheid, zijn kennis en het feit dat hij naliet een einde te stellen aan de lozing, is een doorslaggevend criterium om vast te stellen dat de strafuitsluitende verschoningsgrond van de minst zware fout niet aan de eerste beklagde, noch aan de vijfde beklagde, die voor onderscheiden telastleggingen vervolgd worden, kan worden toegekend. Er is dan ook geen grond tot decumulatie van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid tussen enerzijds de eerste beklagde en anderzijds de vijfde beklagde. Bovendien bepaalt artikel 33 van de Marpol-uitvoeringswet uitdrukkelijk dat, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, de geïdentificeerde natuurlijke persoon steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon kan worden veroordeeld wegens inbreuken op de bewuste wet en haar uitvoeringsbesluiten. Het hof dient bijgevolg, anders dan de verdediging opwerpt, niet te onderzoeken wie van deze beklagden de zwaarste fout heeft begaan.

De vierde beklagde (...) is de eigenaar van het schip (...) wettelijk kan de telastlegging haar worden toegerekend. In tegenstelling tot wat door de verdediging wordt opgeworpen, zich beroepend op een enge letterlijke lezing van het voegwoord "of" en de enkelvoudige vorm van het werkwoord "wordt", houdt de opsomming van de personen aan wie de inbreuken wettelijk kunnen toegerekend worden, namelijk "*de eigenaar, de bevrachter, beheerder, of exploitant van een schip (wordt gestraft)*" niet in dat een zelfde inbreuk maar aan één van deze personen zou kunnen worden toegerekend. Wel terecht voert de verdediging van de vierde beklagde aan dat onvoldoende is aangetoond dat de telastlegging haar moreel kan toegerekend worden. Het schip (...) maakte, zoals aangetoond door de verdediging van de vierde beklagde, het voorwerp uit van een overeenkomst van scheepsmanagement tussen de vierde beklagde als scheepseigenaar en de vijfde beklagde, als scheepsmanager. Dit hield in dat de vijfde beklagde instond voor de bemanning en voor het technisch beheer van het schip. De vierde beklagde dient dan ook zonder kosten ontslagen te worden van rechtsvervolgning.

De eerste en vijfde beklagde hebben een aanzienlijke lozing van minerale olie in de Noordzee veroorzaakt. Voornamelijk dergelijke stiekem uitgevoerde operationele lozingen door schepen in doorvaart, tasten het milieu doorlopend aan. Zo is het van algemene bekendheid dat de illegale olieverontreiniging in de Noordzee één van de belangrijkste doodsoorzaken bij overwinterende zeevogels is. Precies omwille van de relatief kleine pakkans waarop de overtreders speculeren en de zeer schadelijke effecten van dit soort lozingen, werd, op internationaal uniforme wijze, voorzien in hoge geldboeten. De beklagden dienen te beseffen dat het lozingsverbod strikt dient te worden nageleefd, zodat de hierna bepaalde straffen noodzakelijk zijn. Het hof houdt hierbij rekening met de afwezigheid van vroegere veroordelingen.

Rekening houdend met het feit dat het opsporingsonderzoek reeds werd opgestart op 12 juni 2001 en de eerste en de vijfde beklagde sinds dan leefde, respectievelijk bestond onder de dreiging van een strafrechtelijke vervolging en het bestreden vonnis pas op 9 mei 2008 werd gewezen, roepen de beklagden terecht in dat de behandeling van de zaak, tijdens de procedure voor de eerste rechter, buitensporige vertraging heeft opgelopen, waardoor de redelijke termijn, bedoeld in art. 6.1 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mensen de fundamentele vrijheden, ondertekend te Rome op 4 november 1950 (B.S., 19 augustus 1955, err. B.S., 19 juni 1961) en artikel 14.3.C van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten (IVBPR, of het zogenaamde BUPO-verdrag) is overschreden. Deze verdragsbepalingen geven niet aan welke gevolgen het hof dient te verbinden aan deze vaststelling; inzonderheid bepaalt het verdrag niet dat de sanctie het verval van de strafvordering zou moeten zijn.

Het hof stelt vast dat door het tijdsverloop tussen de feiten en de behandeling voor de rechter, de bewijsvoering en het recht van verdediging van de beklagden niet zijn aangetast. Het strafdossier bevat alle vaststellingen nodig en nuttig voor de beoordeling van het te last gelegde. Nu vaststaat dat de redelijke termijn in strafzaken is overschreden, waarbij de bewijsvoering en het recht van verdediging van de beklagden niet zijn aangetast, kan 21ter van de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering worden toegepast, waardoor het hof zich eventueel kan beperken tot het uitspreken van een veroordeling bij eenvoudige schuldigverklaring of het opleggen van een straf beneden het strafminimum.

De aard van de bewezen telastleggingen, die rechtstreeks betrekking hebben op de vrijwaring van het mariene leefmilieu en de ernst en de omvang van de te last gelegde inbreuk brengen mee dat niettegenstaande het onverantwoord lang aanslepen van de zaak, niet alleen de vaststelling van de schuld nog noodzakelijk is, maar dat tevens een bestraffing maatschappelijk volkomen verantwoord blijft. Bij het bepalen van de strafmaat zal het hof, toepassing maken van artikel 21ter V.T. Sv., een straf beneden het minimum opleggen, als passend rechtsherstel voor de overschrijding van de redelijke termijn,

OP DEZE GRONDEN,

het hof, rechtsprekend op tegenspraak

(...)

Verklaart het hoger beroep ontvankelijk en er ten gronde over beslissende met eenparige stemmen: wijzigt het bestreden vonnis als volgt,

ontslaat de tweede en de derde beklagde zonder kosten van rechtsvervolging voor de telastlegging B, ontslaat de vierde beklagde zonder kosten van rechtsvervolging voor de telastlegging C,

veroordeelt de eerste beklagde voor de telastlegging A tot een geldboete van 5.000 BEF, verhoogd met 1990 opdecimen en gedeeld door de omrekeningkoers 40,3399, aldus gebracht op € 24.789,35, (...)

veroordeelt de vijfde beklagde voor de telastlegging C tot een geldboete van 300.000 BEF, verhoogd met, 1990 opdecimen en gedeeld door de omrekeningkoers 40,3399, aldus gebracht op €1.487.361,10,

(...)