

Hoger beroep Strafrecht overig

9 mei 2017

ECLI:NL:GHAMS:2017:2343

Op 9 mei 2017 heeft de Gerechtshof Amsterdam een hoger beroep procedure behandeld op het gebied van strafrecht. Het zaaknummer is 23-003901-16, bekend onder ECLI code ECLI:NL:GHAMS:2017:2343. De plaats van zitting was Amsterdam.

Soort procedure	Hoger beroep
Instantie	Gerechtshof Amsterdam
Rechtsgebied	Strafrecht » Strafrecht overig
Zaaknummer(s)	23-003901-16
Datum uitspraak	9 mei 2017
Datum gepubliceerd	21 juni 2017

Uitspraak

afdeling strafrecht

parketnummer: 23-003901-16

datum uitspraak: 9 mei 2017

TEGENSPRAAK

Verkort arrest van het gerechtshof Amsterdam gewezen op het hoger beroep, ingesteld tegen het vonnis van de kantonrechter in de rechtbank Amsterdam van 7 oktober 2016 in de strafzaak onder parketnummer 81-065910-16 tegen

[verdachte]

geboren te

[geboorteplaats] op [geboortedatum] 1948,

adres:

[adres] .

Onderzoek van de zaak

Dit arrest is gewezen naar aanleiding van het onderzoek ter terechtzitting in hoger beroep van 25 april 2017.

Tegen voormeld vonnis is door de verdachte hoger beroep ingesteld.

Het hof heeft kennisgenomen van de vordering van de advocaat-generaal en van hetgeen door de verdachte naar voren is gebracht.

Tenlastelegging

Aan de verdachte is ten laste gelegd dat:

hij, op of omstreeks 7 juni 2015, op de Noordzee, binnen de Nederlandse territoriale wateren, te weten in of nabij de Maasgeul, als kapitein van een (zeil)schip, de

[kapitein] , in strijd met voorschriften van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 (VIBVA), met dat zeilschip aldaar heeft gevaren immers heeft hij, verdachte, toen met dat zeilschip

-niet alle voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik en/of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevond, geboden waren, heeft genomen (Voorschrift 2 VIBVA) en/of

-niet te allen tijde een veilige vaart heeft aangehouden zodat juiste en/of doeltreffende maatregelen ter vermindering van aanvaring konden worden genomen en/of kon worden gestopt binnen een voor de heersende omstandigheden en toestanden passende afstand (Voorschrift 6 VIBVA) en/of

-met dat zeilschip (van minder dan 20 meter) de doorvaart van een werktuigelijk voortbewogen schip dat slechts in het nauwe vaarwater en/of de vaargeul veilig kon varen, heeft belemmerd (Voorschrift 9 en/of 10 VIBVA) en/of

-met dat varende zeilschip niet is uitgeweken voor beperkt manoeuvreerbaar schip (Voorschrift 18 VIBVA),

immers heeft hij, verdachte, met dat zeilschip,

-terwijl het containerschip

[containerschip] , die Maasgeul volgde en/of in die Maasgeul voer, komende van de Noordzee en gaande richting van de haven van Rotterdam, en/of

-terwijl hij, verdachte, met het Verkeersbegeleidend systeem Sector Maasmond had afgesproken die Maasgeul over te steken achterlangs dat containerschip

[containerschip] , die Maasgeul, voorlangs dat containerschip [containerschip] , op een afstand van ongeveer 700 m tot 1000 m, in elk geval op een voor die situatie korte afstand, overgestoken, waardoor dat containerschip [containerschip] koers en/of snelheid moest wijzigen, in elk geval werd belemmerd.

Voor zover in de tenlastelegging taal- en/of schrijffouten voorkomen, zal het hof deze verbeterd lezen. De verdachte wordt daardoor niet in de verdediging geschaad.

Vonnis waarvan beroep

Het vonnis waarvan beroep zal worden vernietigd, omdat daarvan slechts aantekening is gedaan ingevolge artikel 395a van het Wetboek van Strafvordering.

Bespreking van de gevoerde verweren en bewijsoverweging

Door de verdachte is gesteld – kort en zakelijk weergegeven – dat hij als kapitein op zijn zeilschip

[kapitein] niet – zoals is ten laste gelegd - heeft gehandeld in strijd met de voorschriften van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972. Evenmin is de [containerschip] doordat hij met de [kapitein] vòòr de [containerschip] langs de Maasgeul is overgestoken, in zijn veilige vaart belemmerd en was het niet noodzakelijk voor de [containerschip] om koers en snelheid te wijzigen. Hij dient derhalve te worden vrijgesproken van hetgeen is ten laste gelegd.

De verdachte heeft ter onderbouwing van zijn standpunt een aantal zaken naar voren gebracht zoals eerder weergegeven in zijn brief van 9 september 2016 aan de kantonrechter, welke brief zich bij de stukken bevindt. Daarbij heeft hij onder meer gewezen op de navolgende punten:

-hij is op een afstand van meer dan 1000 m voorlangs de

[containerschip] gevaren zodat er geen belemmering/gevaar voor aanvaring was en de wijzigingen in koers en snelheid niet noodzakelijk waren;

-de Verkeerscentrale Maasmond heeft hem pas na interventie van de loods op de

[containerschip] aangezegd achterlangs de [containerschip] te gaan. Toen hij dit marifoongesprek had beëindigd en weer uitkijk kon houden, meende hij dat de [containerschip] zijn koers had gewijzigd teneinde achter hem langs te varen waardoor hij de verzochte en toegezegde koerswijziging om zelf achterlangs de [containerschip] te varen niet meer op veilige wijze kon uitvoeren;

-de

[containerschip] werd door zijn diepgang niet beperkt in het manoeuvreren;

-de Maasgeul kan niet worden beschouwd als nauw vaarwater of vaargeul.

Het hof oordeelt als volgt.

Uit de stukken in het dossier en het verhandelde ter terechtzitting is het navolgende komen vast te staan. De verdachte heeft als schipper van de

[kapitein] zich bij het oversteken van de Maasgeul gemeld bij de verkeerscentrale Maasmond die het scheepsverkeer in het aanloopegebied van de haven Rotterdam begeleidt en via de marifoon informatie en – bij direct gevaar – aanwijzingen kan geven. Met het oog daarop dient de marifoon te worden uitgeluisterd.

Niet staat ter discussie dat in het gebied de voorschriften IBVA van toepassing zijn. Samengevat blijkt daaruit het navolgende.

Voorschrift 2 benadrukt – kort samengevat – dat de voorschriften niet afdoen aan de eisen van goed zeemanschap die aan de kapitein kunnen worden gesteld;

Voorschrift 6 beschrijft welke elementen een rol spelen bij de verplichting te allen tijde een veilige vaart aan te houden;

Voorschrift 9 verplicht – voor zover hier van belang – een zeilschip niet de doorvaart te belemmeren van een schip dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen;

Voorschrift 18 bepaalt – voor zover hier van belang – dat een varende zeilschip dient uit te wijken voor een beperkt manoeuvreerbaar schip en verplicht tevens elk schip te vermijden de veilige vaart te belemmeren van een schip dat door zijn diepgang is beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid en dat conform voorschrift 28 heeft kenbaar gemaakt.

Het containerschip

[containerschip] is een bovenmaats schip met een lengte van bijna 400 meter en voerde –zo blijkt uit de verklaring van de loods – conform voorschrift 28 een zwarte cilindrische markering teneinde aan te geven dat het door zijn diepgang beperkt is in zijn manoeuvreerbaarheid. Naar het oordeel van het hof staat buiten twiifel dat de betonde Maasgeul niet alleen een vaargeul is maar ook een nauw vaarwater gelet op de aard en intensiteit van de scheepvaart. Gelet hierop was de [kapitein] verplicht zijn koers en vaart zodanig aan te passen dat de [containerschip] niet werd belemmerd in zijn veilige vaart. Het hof merkt op dat het enkele feit dat geen aanvaring heeft plaatsgevonden en de [kapitein] op ongeveer 1000m voorlangs is gevaren anders dan de verdachte stelt, niet betekent dat de [containerschip] niet is belemmerd in haar veilige vaart zoals beschreven in voorschrift 6 aanhef en tweede volzin onder (a).

Daartoe stelt het hof vast dat uit de marifoontranscriptie blijkt dat Verkeerscentrale Maasmond om 10.57.15 de

[kapitein] erop attendeert dat de voorliggende koers haar voorlangs de [containerschip] voert en dat die koers een aanvaringskoers is ten opzichte van een ten zuiden van de [containerschip] varende schip. In de daarop volgende gesprekswisseling geven zowel de loods van de [containerschip] als de verkeerscentrale aan dat de [kapitein] achterlangs moet gaan. De verdachte geeft aan dat advies/die aanwijzing te zullen volgen. De [kapitein] bevindt zich dan ruim 350 m van de koerslijn en op 2137 m afstand. Het hof stelt vast dat de [containerschip] er vanaf dat moment vanuit mocht gaan dat de [kapitein] niet voorlangs zou gaan. De verdachte meldt niet dat hij toch voorlangs gaat en laat ook zijn bemanning die mededeling niet doen.

Om 10.59.02 constateert de loods dat de

[kapitein] anders dan verwacht geen koerswijziging heeft ingezet maar zijn koers voorlangs doorzet. De [kapitein] bevindt zich dan circa 110 m van de koerslijn, zijnde de hartlijn van de [containerschip] die 60 meter breed is, op 1446 m afstand. Het hof constateert dat in de bijna 2 minuten die verstreken zijn, de afstand tussen de [containerschip] en de [kapitein] met bijna 2 scheepslengten is verminderd. Naar het oordeel van het hof is dan ook alleszins begrijpelijk dat de loods meende dat zijn veilige vaart werd belemmerd waarop hij het vermogen van de [containerschip] drastisch heeft teruggebracht en een koersadvies bakboord heeft gegeven (naar stuurboord had haar buiten de vaargeul gebracht) teneinde elk risico op een aanvaring te vermijden. Elke mogelijke hapering in de vaart van de [kapitein] – waaronder een mogelijk snelheidsverlies door windluwte door de buik van de [containerschip] – bracht de kans op een aanvaring immers snel dichterbij. Dat dit handelen slechts heeft geleid tot een gering snelheidsverlies, betekent niet – zoals de verdachte lijkt te suggereren – dat het verminderen van de vaart gering en nodeloos was, maar benadrukt dat de [containerschip] door zijn grootte en massa een beperkt manoeuvreerbaar schip is dat anders dan de [kapitein] (in de woorden van de verdachte) niet binnen 10 meter kan keren en evenmin op korte afstand tot stilstand kan worden gebracht. Het hof verwijst ten overvloede ook op de omschrijving in voorschrift 3 onder h.

Het hof is van oordeel dat de verdachte bij het oversteken van de Maasgeul niet de juiste en doeltreffende maatregelen heeft getroffen om een veilige vaart te waarborgen. Anders dan de verdachte meent, gaat het bij veilige vaart niet enkel om de vaart van het schip maar ook om de manoeuvreerbaarheid van het schip en de wendbaarheid onder de heersende omstandigheden. Door de vaargeul bij een noordwestelijke wind in zuidelijke richting over te steken enkel onder zeil heeft de verdachte het risico genomen dat hij bij een uitwijkmanoeuvre noodzaak was aan dan wel in de wind te draaien hetgeen hem had verplicht tot tijdrovende zeilhandelingen. Daardoor heeft hij zijn wendbaarheid in de smalle vaargeul beperkt. Bovendien heeft de verdachte door zelf telkens onderdeks te gaan voor het hanteren van de marifoon zijn mogelijkheden tot het houden van uitkijk beperkt en was hij daardoor noodzaak om wederom aan dek, de situatie opnieuw te beoordelen. Dit heeft ertoe geleid – zo stelt de verdachte – dat hij na zijn toezegging achterlangs de

[containerschip] te gaan, niet onmiddellijk tot actie is overgegaan mede omdat hij, zoals hij zelf verwoordde, ook geen zin had de benodigde zeilhandelingen uit te voeren. De stelling van de verdachte dat hij meende dat de [containerschip] de koers naar bakboord wijzigde teneinde achter hem langs te gaan, legt het hof als onaannemelijk naast zich neer; een dergelijke koerswijziging direct na de gevoerde communicatie is daarmee in strijd en staat daar zelfs haaks op. Dat een dergelijk beeld zou worden opgewekt doordat de [containerschip] mogelijk licht opstuurde in de zuidgaande stroom van 0.5 nm is evenmin redengevend reeds omdat de verdachte bij het beoordelen van de situatie met een lichte compensatie van de grondkoers van de [containerschip] rekening diende te houden, zo al aannemelijk is dat die lichte compensatie tot een dergelijk vertekend beeld van de koers zou leiden.

Bovenstaande overziend is het hof van mening dat niet is komen vast te staan dat uit oogpunt van goed zeemanschap niet van de verdachte had kunnen worden gevergd dat hij gevolg gaf aan de navigatieaanwijzing van Verkeerscentrale Maasmond.

De verweren van de verdachte worden derhalve integraal verworpen.

Bewezenverklaring

Het hof acht wettig en overtuigend bewezen dat de verdachte het ten laste gelegde heeft begaan, met dien verstande dat:

hij, op 7 juni 2015, op de Noordzee binnen de Nederlandse territoriale wateren, te weten in de Maasgeul, als kapitein van een zeilschip

[kapitein] aldaar met dat zeilschip heeft gevaren in strijd met voorschriften van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 (VIBVA), immers heeft hij, verdachte, toen

-niet alle voorzorgsmaatregelen die volgens het gewone zeemansgebruik en door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevond, geboden waren, heeft genomen en

-niet te allen tijde een veilige vaart heeft aangehouden zodat juiste en doeltreffende maatregelen ter vermijding van aanvaring konden worden genomen en

-met dat zeilschip de doorvaart van een werktuigelijk voortbewogen schip dat slechts in het nauwe vaarwater en/of de vaargeul veilig kon varen, heeft belemmerd en

-met dat varende zeilschip niet is uitgeweken voor beperkt manoeuvreerbaar schip,

immers heeft hij, verdachte, met dat zeilschip,

-terwijl het containerschip

[containerschip], die Maasgeul volgde en in die Maasgeul voer, komende van de Noordzee en gaande richting van de haven van Rotterdam, en

-terwijl hij, verdachte, met het Verkeersbegeleidend systeem Sector Maasmond had afgesproken die Maasgeul over te steken achterlangs dat

containerschip

[containerschip] ,

die Maasgeul, voorlangs dat containerschip

[containerschip] , op een voor die situatie korte afstand, overgestoken, waardoor dat containerschip [containerschip] werd belemmerd.

Hetgeen meer of anders is ten laste gelegd, is niet bewezen. De verdachte moet hiervan worden vrijgesproken.

Het hof grondt zijn overtuiging dat de verdachte het bewezen verklaarde heeft begaan op de feiten en omstandigheden die in de bewijsmiddelen zijn vervat, zoals deze na het eventueel instellen van beroep in cassatie zullen worden opgenomen in de op te maken aanvulling op dit arrest.

Strafbaarheid van het bewezen verklaarde

Er is geen omstandigheid aannemelijk geworden die de strafbaarheid van het bewezen verklaarde uitsluit, zodat dit strafbaar is.

Het bewezen verklaarde levert op:

overtreding van een krachtens artikel 31 lid 7 van de Scheepvaartverkeerswet gestelde regel, begaan binnen de Nederlandse territoriale wateren.

Strafbaarheid van de verdachte

Er is geen omstandigheid aannemelijk geworden die de strafbaarheid van de verdachte ten aanzien van het bewezen verklaarde uitsluit, zodat de verdachte strafbaar is.

Oplegging van straf

De kantonrechter in de rechtbank Amsterdam heeft de verdachte voor het in eerste aanleg bewezen verklaarde veroordeeld tot een geldboete van € 500,-, te vervangen door 10 dagen hechtenis, waarvan € 250,-, te vervangen door 5 dagen hechtenis, voorwaardelijk.

De advocaat-generaal heeft gevorderd dat de verdachte zal worden veroordeeld tot dezelfde straf als door de rechter in eerste aanleg opgelegd.

Het hof heeft in hoger beroep de op te leggen straf bepaald op grond van de ernst van het feit en de omstandigheden waaronder dit is begaan en gelet op de persoon van de verdachte. Het hof heeft daarbij in het bijzonder het volgende in beschouwing genomen.

De verdachte heeft gehandeld in strijd met de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Meer specifiek heeft hij bij het oversteken van de drukke Maasgeul de veilige vaart in de vaargeul belemmerd van een bovenmaats containerschip dat het dagmerk voerde van een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid. Door het niet opvolgen van de aanwijzingen van verkeerscentrale Maasmond heeft hij voor de loods van het containerschip een onveilige situatie geschapen waardoor deze zich genoodzaakt voelde koers en vaart te wijzigen ter afwending van de kans op een mogelijke aanvaring. De verdachte heeft niet gehandeld naar goed zeemanschap. Hij had zich beter moeten realiseren dat hij door de gekozen zeilvoering zijn eigen wendbaarheid beperkte en hij heeft zich onvoldoende rekenschap gegeven van de omstandigheden aan boord die hem noodzaakten zijn marifooncommunicatie onderdeks te voeren waardoor hij werd gehinderd in het uitkijk houden. Het recreatieve zeilverkeer dat de zeer drukke Maasgeul met grote, snelvarende in- en uitvarende scheepvaart kruist, dient uit oogpunt van goed zeemanschap zich tijdig te realiseren welke situaties zich kunnen voordoen en daarop te anticiperen. Daarbij behoren de aanwijzingen van de verkeerscentrale te worden gevolgd en is er slechts in zeer uitzonderlijke omstandigheden ruimte voor een eigen afweging. Daarvan was in deze naar het oordeel van het hof geen sprake. Het hof is van oordeel dat een geldboete zoals door de advocaat-generaal geëist, geen recht doet aan de ernst van het feit en zal een hogere boete opleggen zoals hieronder aangegeven. Het hof ziet in het gegeven dat de verdachte al lange tijd als zeiler actief is en geen andere overtredingen bekend zijn dan dit feit uit 2015, aanleiding een deel van die boete voorwaardelijk op te leggen. Daarbij heeft het hof ook acht geslagen op het feit dat blijkens een de verdachte betreffend uittreksel Justitiële Documentatie van 12 april 2017 de verdachte niet eerder strafrechtelijk onherroepelijk is veroordeeld.

Het hof acht, alles afwegende, een deels voorwaardelijke geldboete van na te melden hoogte passend en geboden.

Toepasselijke wettelijke voorschriften

De op te leggen straf is gegrond op de artikelen 14a, 14b, 14c, 23, 24 en 24c van het Wetboek van Strafrecht, alsmede de artikelen 20 en 31 van de Scheepvaartverkeerswet, voorschriften 2, 6, 9 en 18 van het Verdrag inzake Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 en de artikelen 1 en 5 van het Besluit toepassingsverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972.

Deze wettelijke voorschriften worden toegepast zoals geldend ten tijde van het bewezen verklaarde.

BESLISSING

Het hof:

Vernietigt het vonnis waarvan beroep en doet opnieuw recht:

Vernietigt de eerder uitgevaardigde strafbeschikking d.d. 7 april 2016 onder CJIB nummer 5132 5420 0255 6649.

Verklaart zoals hiervoor overwogen bewezen dat de verdachte het ten laste gelegde heeft begaan.

Verklaart niet bewezen hetgeen de verdachte meer of anders is ten laste gelegd dan hierboven is bewezen verklaard en spreekt de verdachte daarvan vrij.

Verklaart het bewezen verklaarde strafbaar, kwalificeert dit als hiervoor vermeld en verklaart de verdachte strafbaar.

Ten aanzien van het bewezen verklaarde

Veroordeelt de verdachte tot een geldboete van € 2.000,00 (tweeduizend euro), bij gebreke van betaling en verhaal te vervangen door 30 (dertig) dagen hechtenis.

Bepaalt dat een gedeelte van de geldboete, groot € 1.000,00, bij gebreke van betaling en verhaal te vervangen door 20 (twintig) dagen hechtenis, niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij de rechter later anders mocht gelasten omdat verdachte zich voor het einde van een proeftijd van 2 (twee) jaren aan een strafbaar feit heeft schuldig gemaakt.

Dit arrest is gewezen door de meervoudige strafkamer van het gerechtshof Amsterdam, waarin zitting hadden mr. J.D.L. Nuis, mr. D.J.M.W. Paridaens en mr. M. Gongrijp- van Mourik, in tegenwoordigheid van mr. C. de Beer, griffier, en is uitgesproken op de openbare terechtzitting van dit gerechtshof van 9 mei 2017.

Mr. M. Gongrijp- van Mourik is buiten staat dit arrest mede te ondertekenen.