

# Zoekresultaat - inzien document

## ECLI:NL:RBAMS:2010:BN2149

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	23-07-2010
Datum publicatie	23-07-2010
Zaaknummer	13/846003-06 (PROMIS)
Formele relaties	Hoger beroep: <a href="#">ECLI:NL:GHAMS:2011:BU9237</a> , (Gedeeltelijke) vernietiging en zelf afgedaan
Rechtsgebieden	Strafrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Het bedrijf Trafigura Beheer B.V. wordt veroordeeld tot 1 miljoen euro geldboete voor de uitvoer van afval naar Ivoorkust (een ACS staat) - en voor het in Amsterdam afleveren van voor de gezondheid schadelijke waar, terwijl dat schadelijke karakter is verzwegen.
Wetsverwijzingen	<a href="#">Wetboek van Strafrecht</a> <a href="#">Wetboek van Strafrecht 174</a> <a href="#">Wet op de economische delicten</a> <a href="#">Wet op de economische delicten 1a</a> <a href="#">Wet op de economische delicten 2</a> <a href="#">Wet op de economische delicten 6</a> <a href="#">Wet milieubeheer</a> <a href="#">Wet milieubeheer 10.60</a>
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl NS 2010, 288 NJFS 2010/285 NBSTRAF 2010/288 M en R 2010, 86 met annotatie van W.T. Douma

## Uitspraak

RECHTBANK AMSTERDAM

Parketnummer: 13/846003-06 (PROMIS)

Datum uitspraak: 23 juli 2010

Tegenspraak (raadslieden gemachtigd)

VONNIS

van de rechtbank Amsterdam, meervoudige economische strafkamer, in de strafzaak tegen

TRAFIGURA BEHEER B.V.,

gevestigd aan het Gustav Mahlerplein 102, 1082 MA te Amsterdam.

## 1. Het onderzoek ter terechtzitting

1.1. De rechtbank heeft beraadslaagd naar aanleiding van het onderzoek op de terechtzittingen van 26 juni 2008, 2 juli 2008, 2 en 10 april 2009, 28 oktober 2009,

6 november 2009, 10 en 16 maart 2010 (regiezittingen) en de terechtzittingen van

1, 2, 10, 15, 16, 21, 24 en 28 juni 2010 en 1, 2 en 9 juli 2010 (inhoudelijke behandeling).

1.2.1. Op de terechtzitting van 26 juni 2008 heeft Protein Kisse s.a. te Abidjan, Ivoorkust zich gevoegd als benadeelde partij met betrekking tot de door haar, ten gevolge van het aan Trafigura ten laste gelegde, geleden schade en wel tot een bedrag van € 5.504.421,00.

1.2.2. De rechtbank heeft op dezelfde terechtzitting overwogen dat zonder nader onderzoek reeds toen kon worden vastgesteld dat Protein Kisse s.a. niet rechtstreeks schade is toegebracht door hetgeen aan Trafigura is ten laste gelegd (artikel 333 Sv) en beslist dat zij kennelijk niet-ontvankelijk is in haar vordering.

1.3. Het Openbaar Ministerie werd vertegenwoordigd door mrs. L.W. Boogert, H.P. Dankmeijer, M.J. Dontje, R.S. Mackor en C.A. Zijlstra.

1.4. Trafigura heeft haar raadslieden mrs. M. Wladimiroff, A. Verbruggen en R. de Bree, advocaten te 's-Gravenhage, gemachtigd haar ter terechtzitting te verdedigen.

1.5. Het Openbaar Ministerie heeft ten aanzien van elk ten laste gelegde feit een bewijsmiddelenoverzicht aan de stukken toegevoegd. De verdediging heeft op haar beurt een feitenoverzicht aan de stukken toegevoegd.

1.6. De rechtbank heeft kennisgenomen van de vordering van het Openbaar Ministerie en van hetgeen de verdediging naar voren heeft gebracht.

## 2. Tenlastelegging

Na wijzigingen van de tenlastelegging op 26 juni 2008 en 1 juni 2010 wordt aan Trafigura ten laste gelegd dat zij:

1. in of omstreeks de periode van 5 juli 2006 tot en met 20 augustus 2006 in en/of vanuit Nederland en/of in Ivoorkust, tezamen en in vereniging met een ander of anderen, althans alleen, al dan niet opzettelijk, afvalstoffen heeft overgebracht terwijl werd gehandeld in strijd met het verbod gesteld bij artikel 18, eerste lid, van de EEG-verordening overbrenging afvalstoffen, immers heeft/hebben zij, verdachte, en/of haar mededader(s), met het schip Probo Koala afvalstoffen (afkomstig van brandstofzuivering met behulp van natriumhydroxide (caustic soda)) uitgevoerd naar een ACS-Staat, te weten Ivoorkust;

2. op of omstreeks 2 juli 2006 te Amsterdam tezamen en in vereniging met een ander of anderen, althans alleen, waren, te weten afvalstoffen afkomstig van brandstofzuivering met behulp van natriumhydroxide (caustic soda), als (tank)waswater heeft afgeleverd aan Amsterdam Port Services B.V., wetende dat die waren voor het leven en/of voor de gezondheid schadelijk waren, zijnde deze afvalstoffen een complex mengsel van water met een extreme zuurgraad en een olieachtige vloeistof (beide verontreinigd met onder meer sulfiden en/of mercaptiden en/of (thio)fenolaten), en dat schadelijk karakter (bijtend en/of corrosief en/of extreem zuur) bij dat afleveren heeft verzwegen;

3. op of omstreeks 30 juni 2006 te Amsterdam, in elk geval in Nederland, tezamen en in vereniging met een ander of anderen, althans alleen, een geschrift, te weten een formulier 'Notification of ships' waste

and (remainders of) noxious substances (art. 12a Wvvs)' (Melding scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen (art. 12a lid 1 Wvvs)), - zijnde een geschrift dat bestemd was om tot bewijs van enig feit te dienen - valselijk heeft opgemaakt en/of vervalst zulks met het oogmerk om dat geschrift als echt en onvervalst te gebruiken of door anderen te doen gebruiken, immers heeft/hebben zij, verdachte, en/of haar mededader(s) valselijk en/of in strijd met de waarheid op dat formulier als af te geven, uit de ladingzone (cargo area) van het schip Probo Koala afkomstige afvalstoffen vermeld en/of doen vermelden:

'Annex I Oily tank washings including cargo residue' (Annex I Oliehoudend waswater inclusief ladingrestant) bestaande uit 'UN number 1203' (VN nummer 1203, waarbij dat VN nummer staat voor benzine en/of motorbrandstof) en 'WATER' (water)

(terwijl die afvalstoffen niet afkomstig waren van het reinigen van ladingtanks en/of niet enkel uit benzine en water bestonden).

### 3. Afkortingenlijst

De in dit vonnis voorkomende afkortingen hebben betrekking op het volgende:

ACS de landen van het continent Afrika, ten zuiden van de Sahara, het Caribische gebied en de Stille Oceaan (zie vierde ACS-EEG-Overeenkomst, met Protocolen en Bijlagen; Lomé, 15 december 1989, Trb. 1991, 35, p. 7)

APS Amsterdam Port Services B.V.

AV AO/IC Acceptatie Verwerking Administratieve Organisatie en Interne Controle

B&W (het college van) Burgemeester en Wethouders

BMA Bulk Marine Agencies

CZV chemisch zuurstof verbruik

COD chemical oxygen demand: zie CZV

DAF Dissolved Air Flotation installatie

DMB Dienst Milieu en Bouwtoezicht gemeente Amsterdam

EHRM Europees Hof voor de Rechten van de Mens

EU Europese Unie

EVOA Verordening (EEG) Nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en buiten de Europese Gemeenschap

EVOA (nieuw) Verordening (EG) Nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen

EVRM Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden

H<sub>2</sub>S Zwavelwaterstof

HOI Havenontvangstinstallatie

HOV Havenontvangstvoorziening

HR Hoge Raad

IBC Intermediate bulk container

IMT Interregionaal Milieu Team

KLDP Korps Landelijke Politiediensten

LAP Landelijk afvalbeheersplan

MARPOL Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals aangepast bij protocol van 1978

MSDS Material Safety Data Sheet

NFI Nederlands Forensisch Instituut

OM Openbaar Ministerie

ppm parts per million: delen per miljoen

PSC Port State Control

Trafigura Trafigura Beheer B.V.

Sr Wetboek van Strafrecht

Sv Wetboek van Strafvordering

V&W Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VROM Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

WED Wet op de economische delicten

Wm Wet milieubeheer

Wvo Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Wvvs Wet voorkoming verontreiniging door schepen

#### 4. Voorvragen

De rechtbank heeft vastgesteld dat de dagvaarding geldig is, dat zij zelf bevoegd is, dat het OM ontvankelijk is in de vervolging en dat er geen redenen zijn de vervolging te schorsen.

#### 5. De feiten en omstandigheden

5.1. De motortanker Probo Koala is een in 1989 in de vaart genomen schip gebouwd voor het vervoer van vaste en vloeibare stoffen en ook ingericht voor het vervoer van olieproducten van verschillende samenstelling.<sup>ii</sup> Het schip behoorde in 2006 toe aan Prime Marine Management in Athene (Griekenland) en voer in charter voor Trafigura. Falcon Navigation, gevestigd te Athene (Griekenland) was belast met de dagelijkse leiding van schip en bemanning en kreeg opdrachten van daartoe bevoegden werkzaam bij Trafigura Ltd in Londen en Trafigura Beheer B.V.<sup>iii</sup> Vanaf 3 april 2006 tot 3 oktober 2006 was [naam 6] de kapitein van de Probo Koala. Hij was via een uitzendbureau voor zeelieden aangesteld.<sup>iv</sup>

5.2. Trafigura is een van de grootste onafhankelijke oliehandelaren ter wereld met een handelsvolume van ongeveer 2 miljoen barrels ruwe olie en olieproducten per dag. Daarnaast is Trafigura een wereldspeler als het gaat om het winnen en verhandelen van grondstoffen zoals ertsen en mineralen. Ook exploiteert Trafigura een aantal opslagfaciliteiten voor olieproducten.<sup>v</sup> Trafigura heeft vanaf september 2005 van PMI Trading in Mexico afkomstige zware nafta aangekocht in Brownsville (VS).<sup>vi</sup> Deze nafta, die vervuild was met een hoog gehalte aan zwavelverbindingen (mercaptanen), kon door bewerking met caustic soda geschikt worden gemaakt als blendstock voor benzine. Eind december 2005 bleek deze nafta in grote hoeveelheden beschikbaar voor de markt.<sup>vii</sup> Toen heeft Trafigura onderzoek gedaan naar geschikte locaties om de nafta te wassen met caustic soda. [naam 7] - werkzaam als benzine-blender bij Trafigura - vervulde bij dat onderzoek een rol. Hij handelde in dezen voor Trafigura Ltd in Londen. De door hem verzonden e-mails werden door hem steeds als volgt ondertekend: "best regards, [naam 7], Trafigura Ltd, for and on behalf of Trafigura Beheer B.V."<sup>viii</sup> Uit door hem verricht onderzoek kwam in elk geval naar voren dat de wassingen konden plaatsvinden in La Skhirra (Tunesië) bij een daar gelegen raffinaderij van Tankmed. Uit het onderzoek dat [naam 7] deed, bleek onder meer: "Caustic washes are banned by most countries due to the hazardous nature of the waste (mercaptans, phenols, smell) and suppliers of caustic are unwilling to dispose of the waste since there are not many facilities remaining in the market."<sup>ix</sup>

5.3. In de periode tussen januari en maart 2006 vonden bij die raffinaderij twee wasoperaties plaats waarbij vanuit Brownsville afkomstige nafta, die per door Trafigura gecharterd schip (m/t Zadar en m/t Bow Prosper) naar Tunesië werd vervoerd, werd gewassen.<sup>x</sup> [naam 7] was degene die bij deze wasoperaties aan de raffinaderij de opdrachten gaf.<sup>xi</sup> Tankmed berichtte [naam 7] dat er bij de tweede wasoperatie stankoverlast was ontstaan en dat er door de autoriteiten een onderzoek was opgestart. Nadien was Tankmed niet meer bereid om de wasoperatie uit te voeren en de lading waarmee de Probo Koala begin april 2006 naar de raffinaderij voer, werd daar ook niet gelost.<sup>xii</sup>

5.4. Ondertussen was Trafigura al aan het zoeken naar een mogelijkheid om op andere wijzen de ladingen te gaan wassen. Daarbij was het idee ontstaan deze wasoperaties aan boord van een schip uit te voeren dat over de daarvoor benodigde tanks en pompinstallaties beschikte.<sup>xiii</sup> De Probo Koala voldeed aan die

eisen. Het uitvoeren van dit proces (het zogenaamde Merox-proces) had niet eerder aan boord van een schip plaatsgevonden. Bij dat proces, dat op raffinaderijen of op olievelden werd gedaan, worden de mercaptanen met caustic soda uit de naftafase of uit de benzinefase gewassen. De mercaptanen worden niet zozeer geoxideerd, als wel verwijderd.<sup>xiv</sup> Trafigura koos voor een strategische positie in de Middellandse Zee niet ver van Gibraltar. Enerzijds lag dat dicht bij Europa en de Baltische Staten waar veel van de te mengen ladingen vandaan kwamen en anderzijds dicht bij West-Afrika, voor welke markt de met de blendstock te mengen ladingen uiteindelijk waren bestemd.

5.5. De eerste wassing aan boord van de Probo Koala vond plaats buitengaats ter hoogte van Malta in april 2006. In een e-mail van 7 september 2006 deed [naam 7] verslag van de wasoperaties die hadden plaatsgevonden aan boord van de Probo Koala. Voor wat betreft het gevolgde procedé beschreef hij dat als volgt :

"(..) We performed a full STS operation to the Mt Probo Koala, (..) thereafter we added 50.000 litres ( 50cbms) of Caustic Soda ( MSDS attached) proportionately across all cargo tanks of Mt probo Koala ( using an injection pump/hoses to the upper level of the coker naphta from the top of the tank), thereafter circulated for 24hrs ( by transferring individual tank quantities to an empty tank to achieve the maximum inter-surface contact between Naphta and Caustic Soda ) and allowed the Naphta and Caustic to separate/settle and thereafter drained the "Used" caustic to the slop tanks.

In order to ensure that all of the caustic was stripped from the treated coker Naphta, we stripped more than the quantity of caustic added originally to each cargo tankk, to make best efforts that all caustic was stripped thus to ensure this may also stripped some of the treated naphta or any free water to the Slop Tanks. Thereafter (..) treated Naphta on board was used as a blendstock to make finished Gasoline."<sup>xv</sup> In een aantal e-mails is terug te vinden hoe de opdracht luidde die [naam 6] kreeg als het ging om het wassen van de aan boord genomen ladingen."<sup>xvi</sup>

5.6. De hoeveelheid caustic soda die per lading moest worden toegevoegd, werd bepaald op 50 m<sup>3</sup>.<sup>xvii</sup> Deze werd betrokken van de firma WRT, gevestigd te Amstelveen.<sup>xviii</sup> In totaal werd per bevoorradingschip op verschillende posities 200 ton caustic soda aan boord van de Probo Koala gebracht.<sup>xix</sup> In de periode tussen april en eind juni 2006 is in elk geval 150 ton caustic soda voor de wassingen gebruikt. Op 26 juni 2006 kreeg [naam 6] opdracht om naar Amsterdam te varen.<sup>xx</sup> Op weg naar Amsterdam is aan boord van de Probo Koala op 27 juni 2006 het wassen van een lading nafta voortgezet waarbij 23 m<sup>3</sup> caustic soda is gebruikt.<sup>xxi</sup>

5.7. De uit Brownsville afkomstige ladingen werden steeds door middel van "ship to ship" (STS ofwel boord-boord) manoeuvres overgepompt naar de Probo Koala waarna de wasoperatie begon. Bij de wassingen die plaats vonden vanaf 12 april 2006<sup>xxii</sup> zijn aan boord van de Probo Koala in totaal ongeveer 544 m<sup>3</sup> slops ontstaan.<sup>xxiii</sup>

Die slops bestonden uit een complex mengsel van water met een extreme zuurgraad en een olieachtige vloeistof, beide verontreinigd met zeer specifieke componenten waaronder fenolen, disulfiden en mercaptanen. De waterlaag van de slops valt onder Euralcode 050111\* (afval van brandstofzuivering met behulp van basen) en de olielaag onder Euralcode 130703\* (overige brandstoffen inclusief mengsels).<sup>xxiv</sup>

5.8. Vanaf het moment dat Trafigura besloot het wasproces aan boord te laten plaatsvinden, is zij op zoek gegaan naar bedrijven die de slops konden verwerken. Een op Malta gevestigd bedrijf (Malta shipyards) bleek de slops niet te kunnen accepteren "due to the chemical content".<sup>xxv</sup> Ook in Augusta (Italië) konden de aan boord ontstane slops niet worden afgegeven. Die mogelijkheid ontbrak eveneens in Gibraltar, omdat het vlampunt van de slops te laag bleek.<sup>xxvi</sup>

5.9. Eind juni 2006 kreeg [naam 6] de opdracht van Trafigura (via Falcon Navigation) op te stomen naar Paldiski (Estland) om daar benzinelading te lossen en benzine in te nemen voor de Nigeriaanse markt. Omdat Amsterdam op de route lag naar die havenstad, besloot Trafigura de haven van Amsterdam binnen te lopen om te bunkeren, een bemanningswissel uit te voeren en om de in de tanks aanwezige slops te

lossen.xxvii Daartoe werd contact opgenomen met APS als HOV van de gemeente Amsterdam. [naam 5] was directeur van dat bedrijf.

5.10. In juni 2006 heeft [naam 7] contact opgenomen met APS over de mogelijke afgifte van de slops aldaar.xxviii Naar aanleiding van eerdere telefoongesprekken met [naam 9] en [naam 8] van APS heeft [naam 7] op 20 juni 2006 een e-mail aan APS gestuurd met de volgende inhoud:

"Dear Mr [naam 8],

Following our telcon and to re-iterate we would like to dispose between 200-250 cbms os Gasoline Slops (Majority is Water, Gasoline, Caustic Soda).

This is currently stored in the slop tanks of our vessel, Mt Probo Koala which we would sil to the port of amsterdam and discharge.

Please confirm price and location/procedure of this operation

(..)."xxix

5.11. [naam 9] van APS heeft in reactie op de aanvraag dezelfde dag twee offertes aan [naam 7] ge-e-mailed; één op basis van lossing direct aan de wal en één op basis van lossing in een lichter. Beide offertes vermeldden:

"With reference to your request, concerning the slopdisposal of abm. vessel, you herewith receive our offer als follows:

(...)

Product: Gasoline/caustic soda washings;

sediment < 1%; TOCl < 1000 ppm; COD < 2000 mg/l;

Quantity: Max. 250 cbm

(..)."xxx

5.12. Bij e-mail van 26 juni 2006 heeft [naam 7] aan APS laten weten dat de offerte werd geaccepteerd.xxxi Uiteindelijk werd gekozen voor lossen van de slops in een lichter, zoals geadviseerd door Falcon Navigation.xxxii

5.13. Op 28 juni 2006 heeft Falcon Navigation het in Rotterdam gevestigde BMA aangesteld als scheepsagent voor de operatie in Amsterdam. Zij kreeg te horen dat de Probo Koala Amsterdam zou aandoen om brandstof te bunkeren, slops af te geven en 50 IBC's leeg van caustic soda te lossen.xxxiii Voor de afgifte van de 50 IBC's heeft APS op 30 juni 2006 op verzoek van BMAxxxiv offerte uitgebracht.xxxv Van die offerte is uiteindelijk geen gebruik gemaakt.

5.14. Op 30 juni 2006 heeft BMA een 'Notification of ships waste and (remainders of) noxious substances' gefaxt aan de havenautoriteiten. Op dit formulier is ingevuld "1203 WATER" in de rubriek "Name of substance or UN number" en "554 m3" in de rubriek "Amount of waste to be delivered". Beide gegevens staan vermeld achter het vakje "Annex I Oily tank washings including cargo residue (specify name of substance or mixture)" in de rubriek "Type of waste".xxxvi De gegevens zijn ingevuld door [naam 6], die het formulier per e-mail naar BMA heeft gestuurd.xxxvii BMA heeft het formulier ondertekend 'as agents only'.xxxviii

5.15. In de middag van 2 juli 2006 is de Probo Koala in Amsterdam gearriveerd. Zij is afgemeerd aan boei 4 in de Afrikahaven.xxxxix Om 19.30 uur is de lichter Main VII, een inzamelvaartuig van APS, langszij gekomen om de slops in te nemen. Om 20.00 uur is gestart met het overpompen. Om 22.00 uur was rond 250 m3 slops overgepompt in de Main VII, in tanks 1 en 3 stuurboord en 1 en 3 bakboord.xl De Probo Koala wilde meer slops afgeven, maar op dat moment was de Main VII vol; haar andere tanks bevatten namelijk al eerder ingenomen ladingen. Afsproken werd dat de Main VII eerst zou gaan lossen en daarna zou terugkomen om de rest van de slops van de Probo Koala in te nemen.xli

5.16. Om 23.30 uur was de Main VII terug bij het terrein van APS.xlii [naam 10], operator bij APS, heeft kort daarna monsters genomen van de inhoud van de tanks van de Main VII.xliii Deze monsters zijn direct gedeeltelijk geanalyseerd door [naam 8]. Uit een indicatieve meting bleek dat het CZV-gehalte van de slops uit de Probo Koala waarschijnlijk veel te hoog was voor APS om deze afvalstoffen te kunnen verwerken. Bovendien stonken ze.xliv [naam 8] heeft daarom geen toestemming gegeven om de slops uit de Probo Koala te lossen op de installatie van APS.xlv Hij heeft contact opgenomen met BMA om te vertellen dat de verwerkingskosten beduidend hoger zouden uitvallen, rond € 1000,- per ton.xlvi [naam 8] heeft diezelfde nacht nog een e-mail met zijn bevindingen gestuurd aan zijn collega's [naam 11] en [naam 9].xlvii In het lab van APS heeft hij een briefje achtergelaten voor de analist, die de door [naam 8] begonnen CZV-meting heeft voltooid.xlviii De tanks van de Main VII met de Probo Koala-slops zijn afgesloten door middel van een ketting.xlix

5.17. De volgende ochtend, 3 juli 2006, is er contact geweest tussen APS en BMA en tussen BMA en [naam 7]/Falcon Navigation over de verwerkingsprijs van de Probo Koala-slops.l [naam 7] en APS zijn het over de prijs niet eens kunnen worden.li

Uiteindelijk werd aan BMA bericht:

"(...) We have instructed the slop barge to re-deliver the slop washings back to the vessel due to the high cost of delivery and processing at Amsterdam. Washings are to be kept onboard and shall be disposed off at next convenient opportunity."lii

5.18. In de loop van dezelfde ochtend hebben politie en brandweer zich gemeld op het terrein van APS naar aanleiding van meldingen van stank die bij APS vandaan zou komen. Op verzoek van [naam 5] kwam ook [naam 12], inspecteur van DMB, ter plaatse. Die waarschuwde op zijn beurt [naam 14] van het IMT.liiii Ook werd contact gezocht met de Havendienst Amsterdam.liv Leden van het KLPD hebben een bezoek gebracht aan de Probo Koala, waar zij met [naam 6] hebben gesproken.lv

5.19. [naam 5] wilde de slops laten terugpompen naar de Probo Koala.lvi [naam 8] heeft bij de Havendienst een ontheffing aangevraagd voor de boord-boord overslag van 225 m3 waswater.lvii De Havendienst heeft daarop contact opgenomen met het KLPD en met PSC. Die zagen geen reden waarom de ontheffing zou moeten worden geweigerd.lviii De ontheffing voor de boord-boord overslag is diezelfde dag verleend met de voorwaarde dat een dampretourleiding zou worden gebruikt. De ontheffing is om 20.28 uur naar APS en BMA gefaxt.lix

5.20. In de avond van 3 juli 2006 hebben leden van het IMT monsters genomen van de inhoud van tanks 1 en 3 stuurboord en 1 en 3 bakboord van de Main VII, de tanks waarin zich de Probo Koala-slops bevonden.lx Ook [naam 12] was die avond weer op het terrein van APS aanwezig. Hij heeft aan [naam 5] meegedeeld dat de slops niet mochten worden teruggepompt in de Probo Koala.lxi

5.21. Om 22.11 uur die avond is bij de Havendienst Amsterdam een fax binnen-gekomen van een anonieme afzender met de tekst:

"Graag wil ik U het volgende melden: het schip Probo Koala heeft 250 kuub 'slops' afgegeven aan de firma Aps. Deze slops zijn echter zwaar verontreinigt. APS nu gaat deze 'slops' weer teruggeven aan het schip minus 20 kuub zodat het schip hiervoor een ontvangstbewijs krijgt. De rederij vindt verwerking veel te duur. Er is aan boord nog een partij van 250 kuub zodat er straks een totale partij van 480 kuub zeer zwaar verontreinigde slops aan boord zijn. Ik vrees nu dat het schip, met het ontvangstbewijs voor 20 kuub in de hand, in de volgende haven zal verklaren dat de slops netjes zijn afgegeven in Amsterdam waarbij de 480 kuub tijdens de reis zijn 'verdwenen'. Ik verzoek u dringend om de scheepvaartinspectie in de volgende haven op de hoogte hiervan te brengen om te controleren of de slops nog aan boord zijn....

Ik doe U deze melding anoniem aangezien ik vrees voor mijn baan als bekend wordt dat ik dit heb gemeld. Ik vind het echter mijn plicht om U dit te melden..."lxii

5.22. De volgende dag, 4 juli 2006, hebben leden van het IMT monsters genomen van de sloptanks van de Probo Koala. Zij hebben bij die gelegenheid ook met [naam 6] gesproken.lxiii De monsters zijn, met de eerder bij APS genomen monsters, voor onderzoek opgestuurd naar het NFI.lxiv

5.23. APS heeft in het begin van de middag een fax aan DMB gestuurd waarin zij klaagde over het door DMB uitgevaardigde verbod op het terugpompen van de slops. APS drong in die fax aan op een spoedige oplossing, bij gebreke waarvan claims zouden kunnen volgen.lxv Bij DMB zijn hierop de juristen aan het werk gezet met de vraag of APS de slops had geaccepteerd volgens haar vergunning. Ook heeft DMB contact gezocht met de VROM-inspectie en PSC. Geen der geraadpleegde instanties zag gronden om APS te verbieden de stoffen te retourneren dan wel mogelijkheden om de Probo Koala te verplichten haar slops af te geven. De juristen van DMB zijn tot de conclusie gekomen dat APS de slops niet had geaccepteerd.lxvi

5.24. DMB heeft later in de middag nog een fax aan APS gestuurd waarin werd meegedeeld dat haar visie dat er niet was geaccepteerd vooralsnog niet werd gedeeld. In die fax is onder meer vermeld:

"(...) Naar verwachting zijn morgenmiddag (...) de analyseresultaten bekend van de door justitie genomen monsters die bij het Gerechtelijk Laboratorium te Rijswijk worden onderzocht. In afwachting van dit resultaat mag u, gelet op het gestelde in artikel 10.37 Wet milieubeheer, deze slops niet uit de inrichting afvoeren anders dan naar een erkende verwerker (...).l xvii

5.25. APS heeft beslag laten leggen op de bunkers van de Probo Koala.l xviii

5.26. In de avond van 4 juli 2006 zijn op verzoek van [naam 5] het sectorhoofd Milieutoezicht, [naam 40] en het hoofd Vergunningen, [naam 3], van DMB naar het terrein van APS gekomen voor een gesprek met [naam 5] en [naam 11].lxix Na het gesprek waren [naam 40] en [naam 3] ervan overtuigd dat APS de slops niet had geaccepteerd. Hun conclusie was vervolgens dat het APS vrij stond de slops terug te pompen. [naam 40] heeft dit mondeling aan [naam 5] bevestigd, maar heeft daarbij wel de voorwaarden gesteld dat bij het terugpompen door een onafhankelijke derde moest worden gemeten of alle ingenomen slops ook weer zouden worden teruggegeven en dat APS € 125.000,- moest betalen als zou blijken dat er toch slops bij APS waren achtergebleven.lxx Deze afspraken zijn eerst vastgelegd in een conceptbrief maar pas bij brief van 12 juli 2006 officieel aan APS bevestigd. In die uiteindelijke brief is de 'dwangsom' van € 125.000,- niet teruggekomen. In die brief is onder meer vermeld:

"(...) Dit leidde tot de overall conclusie dat het niet aannemelijk te maken is dat er sprake is van acceptatie van de omstreden partij slop. Mijn medewerkers hebben u medegedeeld dat het verbod tot retourneren was opgeheven onder de voorwaarde dat (...).lxxi

5.27. Direct na de mondelinge mededeling van [naam 40] heeft APS Saybolt ingeschakeld om de tanks van de Main VII waarin de Probo Koala-slops zaten, te meten. Deze meting is verricht in de nacht van 4 op 5 juli 2006.lxxii Vroeg in de ochtend van 5 juli is het beslag op de bunkers van de Probo Koala opgeheven. Wegens problemen met het aansluiten van de dampretourleiding is pas aan het eind van de ochtend gestart met het terugpompen van de slops vanuit de Main VII naar de Probo Koala. Om 11.40 uur was de terugpompoperatie voltooid.lxxiii Uit het dossier blijkt niet dat (de gebruiker van de) Probo Koala viel onder de uitzonderingen genoemd in artikel 10.37 lid 2 Wm.

5.28. Het IMT en het OM raakten er in de loop van de ochtend van op de hoogte dat de slops werden teruggepompt, nadat twee agenten van het IMT rond 10 uur onverrichter zake waren teruggekeerd van hun opdracht de tanks van de Main VII te peilen, omdat het schip niet meer bij APS aan de kade lag.lxxiv

5.29. In de loop van de middag van 5 juli 2006 heeft de Probo Koala, met de slops weer aan boord, de haven van Amsterdam verlaten, richting Paldiski (Estland).lxxv Op verzoek van PSC is in Estland door de havenautoriteiten aldaar gecontroleerd of de Probo Koala de slops nog steeds aan boord had. Dit bleek zo te zijn.lxxvi



5.30. Vanuit Estland is de Probo Koala gevaren naar Lomé (Togo), waar zij op 30 juli 2006 is gearriveerd. Op 4 augustus 2006 is zij aangekomen in Lagos (Nigeria). Daar zijn twee mislukte pogingen gedaan de slops af te geven.lxxvii In de middag van 17 augustus 2006 heeft de Probo Koala koers gezet richting Abidjan (Ivoorkust),lxxviii waar zij op 19 augustus 2006 is gearriveerd.lxxix Daar zijn de slops gelost in vrachtwagens. Die hebben vervolgens hun lading op diverse plekken in en rond Abidjan achtergelaten.

## 6. Inleidende opmerkingen

6.1. Namens Trafigura heeft de verdediging bij pleidooi allereerst een aantal opmerkingen gemaakt van algemene aard. In de kern komen die erop neer dat in de thans tegen haar aanhangige strafzaak de gebeurtenissen in Abidjan (Ivoorkust) een zodanige rol hebben gespeeld dat dit heeft geleid tot een hetze tegen Trafigura waarin elke nuance heeft ontbroken.

6.2. De verdediging doelt er daarbij op dat buiten haar verantwoordelijkheid de slops zijn gedeponeerd in Abidjan, dat als dit niet zou zijn gebeurd er geen strafzaak tegen Trafigura zou bestaan, dat de aard van de slops en de mogelijke gevolgen van het storten te moeilijk zijn gebleken voor een correcte en zorgvuldige berichtgeving en

- ten slotte - dat milieuactivisten, journalisten en politici zich ten koste van Trafigura hebben willen profileren.

6.3. Het OM heeft - zo meent de verdediging - tijdens het strafproces door zijn handelen en uitlatingen bijgedragen aan die negatieve beeldvorming. Een en ander mondt niet uit in een verweer waarop de rechtbank zou moeten responderen. De inhoud van de opmerkingen vraagt echter wel om een reactie van de zijde van de rechtbank.

6.4. Naar het oordeel van de rechtbank heeft de verdediging gelijk als zij stelt dat de gebeurtenissen na afgifte van de slops in Ivoorkust niet aan haar worden verweten in de thans in Nederland aanhangige strafzaak. Trafigura heeft in haar jaarverslag over 2009 daarover het navolgende opgenomen:

"Dutch legal proceedings are ongoing but this case is only concerned with the events that occurred when the Probo Koala arrived in Amsterdam and is highly technical in nature, focusing primarily on which regulation is applicable to the discharging and reloading part of the slops (e.g. MARPOL, BASEL and/or Dutch legislation)."

6.5. De beschuldigingen aan het adres van Trafigura zien inderdaad op de gebeurtenissen met de Probo Koala in juli 2006 in Amsterdam en op het overbrengen van de lading slops naar Abidjan. Daarmee is echter niet gezegd dat het dumpen van de slops in Abidjan door of namens compagnie [naam 44] geheel buiten beschouwing kan blijven. Vast staat dat de gehele inhoud van de sloptanks van de Probo Koala op diverse plaatsen in en rond Abidjan is gestort en dat daardoor, naast een verregaande stankoverlast, een ernstige verontreiniging van het milieu is ontstaan. In vervolg daarop is er inderdaad - zoals de verdediging heeft betoogd- wereldwijde media-aandacht geweest voor die gebeurtenissen, waarbij met de beschuldigende vinger naar Trafigura werd gewezen, met name omdat er werd gesproken van doden en gewonden als gevolg van de dumping van giftig afval.

6.6. Dat heeft mede in Nederland, zo meent ook de rechtbank op grond van de stukken en het onderzoek ter terechtzitting, geleid tot onjuiste en ongenuanceerde berichtgeving. Het gaat evenwel naar opvatting van de rechtbank bepaald te ver het OM en zelfs - zij het verhuld- de rechtbank van het doen van dergelijke uitlatingen een verwijt te maken.

6.7. Startpunt in de reeks van gebeurtenissen is toch, dat Trafigura zelf besloten heeft in zee te gaan met een onderneming waarvan zij het bestaan had vernomen via haar eigen dochteronderneming Puma Energy in Ivoorkust, die bereid bleek de slops voor US\$ 35,- per ton in te nemen in de volle wetenschap van Trafigura dat het ging om chemische slops met een extreme zuurgraad en een zeer hoog CZV-gehalte, terwijl APS voor verwerking van exact dezelfde slops na onderzoek van de getrokken monsters een totaal ander tarief rekende van tenminste € 750,- per ton.

6.8. Het is ook Trafigura geweest die niet vanaf het begin in de media klare wijn heeft geschonken over de aard van de slops en de wijze waarop die slops waren ontstaan. De persberichten van de hand van Trafigura van september 2006 getuigen daarvan. Nog in haar jaarverslag over 2007 volstaat zij met een omschrijving van de slops als "comprising a mixture of gasoline, water and caustic soda". In de contacten met de media heeft Trafigura in 2006/2007 een defensieve houding aangenomen als het gaat om de aard van de slops, terwijl er toch al meer duidelijkheid was te geven over de exacte samenstelling en de mogelijke gevolgen daarvan voor mens en milieu. Zo liet Trafigura in een persbericht van 6 september 2006 weten: "Trafigura kan bevestigen dat het afval (slop) een mengsel is van gasolie, water en caustic soda". lxxx In een 'press statement' van 24 september 2006 liet Trafigura onder meer weten: "It maintains that the composition of the 'chemical slops'; gasoline, spent caustic and water is a normal by-product from the cleaning of gasoline blendstock cargo. The slops are entirely in line with industry practice and international regulations".lxxxi

6.9. Op 24 september 2006 bijvoorbeeld reageert [naam 45], bestuurder van Trafigura, op een concept persbericht nog met de mededeling "I would not mention the acid at all".lxxxii

6.10. Het staat Trafigura vrij om in dezen een verongelijkte houding aan te nemen maar dan past het niet met een beschuldigende vinger naar de buitenwereld te wijzen zonder zicht te geven op de vraag of Trafigura zichzelf wellicht enig verwijt zou kunnen maken van de situatie waarin zij in juli/augustus 2006 verzeild is geraakt.

Trafigura toont daarmee dat zij geen enkel vertrouwen heeft in de rol van de media en de oprechtheid van de journalisten, zij het dat zij één uitzondering maakt en dat is voor de journalist [naam 46]. Hij is de enige die het begrijpt en die - naar de rechtbank moet aannemen met behulp van informatie van Trafigura - tijdens deze strafzaak en na het pleidooi van Trafigura nog eens komt met een artikel waarin de relatieve onschuld van de slops wordt beschreven.

6.11. De rechtbank onderschrijft het betoog van de verdediging dat Trafigura zich financieel heeft ingespannen door betaling van US\$ 150 miljoen aan de Ivoriaanse Staat en GBP 30 miljoen aan Ivorianen die claimden ten gevolge van het storten van de slops gezondheidsklachten te hebben ondervonden. Die betalingen houden geen verband met de aan Trafigura in Nederland verweten gedragingen. Op zich lijken de betalingen een redelijke reactie op de problemen in Ivoorkust waarbij evenwel niet uit het oog mag worden verloren dat commerciële overwegingen daarbij hebben meegewogen. Uit haar jaarverslagen blijkt immers dat voor Trafigura Ivoorkust en dan met name de haven van Abidjan belangrijk is voor haar activiteiten in West- Afrika als overslagplaats en als tankerpark.

6.12. De rechtbank betreurt het met de verdediging dat Nederlandse parlementariërs soms inderdaad de neiging vertonen zich zonder enig voorbehoud uit te laten over bepaalde gebeurtenissen en zonder zich daarbij vooraf een oordeel te hebben gevormd op basis van de feiten. Hetgeen Trafigura daaromtrent vermeldt in randnummers 82 tot en met 93 van haar pleitnota onderschrijft de rechtbank. In het dossier is evenwel geen enkele aanknopng te vinden voor de stelling dat het OM onder politieke druk Trafigura als verdachte heeft aangemerkt.

## 7. Vrijspraak van het onder 3 tenlastegelegde

7.1. De verdediging heeft ten aanzien van het onder 3 tenlastegelegde tot vrijspraak geconcludeerd. Die stelling is gestoeld op de overweging dat het bewijs - gegeven het bewijsoverzicht van het OM - "solely or to a decisive degree" berust op de verklaring van medeverdachte [naam 6], terwijl de verdediging geen gelegenheid heeft gehad tot ondervraging van [naam 6] in het vooronderzoek en evenmin ter terechtzitting hetgeen strijdig is met het ondervragingsrecht van artikel 6 EVRM. De verklaring van [naam 6] mag daarom niet voor het bewijs worden gebruikt, aldus de verdediging.

7.2. De rechtbank verwerpt het verwijt van de verdediging dat de Staat (waarmee bedoeld wordt op het OM en de rechtbank) het vereiste niveau van inspanningen niet heeft gehaald om te zorgen dat het ondervragingsrecht van de verdediging gestalte kreeg.

7.3. Bij het onderzoek ter terechtzitting is niet aannemelijk geworden dat in dezen het OM zich niet in voldoende mate zou hebben ingespannen. Voor de rechtbank geldt dat zij bij de regiezitting in juni 2008 het verzoek tot het horen van [naam 6] heeft toegestaan en dat door de rechter-commissaris een en andermaal is getracht [naam 6] te doen horen in aanwezigheid van de verdediging. Ook nadat de rechtbank rond mei 2009 de data voor de inhoudelijke behandeling had bepaald op juni 2010 is het niet mogelijk gebleken [naam 6] te horen in aanwezigheid van de rechter-commissaris en de verdediging. Ten slotte geldt dat [naam 6] in zijn eigen zaak niet terechtzitting heeft willen verschijnen.

7.4. Het voorgaande betekent dat aan de verdediging - in de woorden van het EHRM (26 maart 1996, Doorson § 72, **LJN** AD2516 en 20 december 2001, P.S. tegen Duitsland § 23, **LJN** AE7401) - in beginsel compensatie moet worden geboden: "any difficulties caused to the defence by a limitation on the rights must be sufficiently counterbalanced by the procedures followed by the judicial authorities." Waar het in dezen gaat om een voor verdachte belastende verklaring staat de mogelijkheid om die verklaring te toetsen centraal. Naar het oordeel van de rechtbank staat haar in dezen geen mogelijkheid open tot het bieden van een andere toetsingsmogelijkheid.

7.5. Naar het oordeel van de Hoge Raad (zie bijv. NJ 2003, 672) mag evenwel een verklaring van een persoon die - ondanks een daartoe strekkend verzoek - niet door de verdediging kon worden ondervraagd, voor het bewijs worden gebruikt, mits de betrokkenheid van de verdachte bij het hem of haar ten laste gelegde feit voldoende steun vindt in andere bewijsmiddelen en dat steunbewijs betrekking heeft op de door de verdediging betwiste onderdelen van die verklaring. In het onderhavige geval staat vast dat de verdediging met kracht van argumenten de juistheid van de verklaring van [naam 6] heeft betwist.

7.6. Aangenomen dat de verklaring van [naam 6], ondanks de bezwaren van de verdediging, voor het bewijs zou kunnen worden gebruikt, dan geldt dat dit het enige bewijsmiddel is dat wijst op (indirecte) betrokkenheid van Trafigura bij het onjuist invullen van de 'Notification'. Steunbewijs voor die betrokkenheid is er niet. Reeds hierom moet Trafigura van het onder 3 tenlastegelegde worden vrijgesproken.

## 8. Waardering van het bewijs

### 8.1. Het standpunt van het Openbaar Ministerie

8.1.1. Het OM heeft zich op het standpunt gesteld dat het onder 1, 2 en 3 tenlastegelegde kan worden bewezen verklaard.

8.1.2. Ten aanzien van het onder 1 tenlastegelegde heeft het OM daartoe - zakelijk weergegeven - het volgende aangevoerd. De slops vielen onder het in de EVOA opgenomen verbod op uitvoer van afval naar ACS-staten. De stelling dat de slops scheepsafvalstoffen betroffen en daarom onder de MARPOL vielen - en daarmee onder een uitzondering van de EVOA - gaat in de visie van het OM niet op; de slops waren niet afkomstig van de normale werking van een schip. Mocht het zo zijn dat de slops wél onder de uitzondering in de EVOA vielen, dan geldt dat zij met de afgifte aan APS zijn ingevoerd, waardoor ze zijn geworden tot EVOA-afvalstoffen. Na het terugpompen in de Probo Koala zijn ze vervolgens vermengd geraakt met de slops die niet van boord waren geweest, zodat na terugpompen de hele partij slops aan boord onder de werking van de EVOA viel. Uitvoer daarvan naar een ACS-staat als Ivoorkust was dus verboden.

8.1.3. Het OM is van mening dat de uitvoer pas is voltooid op het moment dat de afvalstoffen voor verwerking aan wal gebracht zijn in het land van bestemming, in dit geval dus Ivoorkust. Dat het schip op zijn weg van Amsterdam naar Ivoorkust nog havens in andere landen heeft aangedaan, doet daar niets aan af; niet-rechtstreekse uitvoer is nog steeds uitvoer.

8.1.4. De overtreding van het uitvoerverbod kan aan Trafigura worden toegerekend, aangezien de gedragingen die tot de overtreding hebben geleid zijn verricht in opdracht van haar (werknemers). Trafigura was zich bewust van de Europese afvalregels en van (mogelijk) strijdig handelen met die regels. Daarmee is boos opzet gegeven. Tot slot heeft Trafigura de overtreding samen met anderen begaan.

8.1.5. Ten aanzien van het onder 2 tenlastegelegde heeft het OM - zakelijk weergegeven - het volgende aangevoerd. Trafigura heeft de slops aangeboden als waswater benzine of tankwaswater, terwijl het dat

niet was. Immers, het ging om afval dat resteerde na een brandstofzuiveringsproces. Trafigura heeft tegenover APS de ware, schadelijke, aard van de slops verzwegen. Tankwaswater is handelswaar; het is voor (her)gebruik bestemd en valt daarom onder het begrip 'waren' in artikel 174 Sr.

8.1.6. Trafigura was voorts op de hoogte van het feit dat de slops gevaarlijk waren, zo blijkt onder meer uit de e-mailcorrespondentie tussen haar medewerkers, onder wie [naam 7]. Bovendien strandden verschillende pogingen om het afval in het Middellandse Zee-gebied af te geven mede vanwege de chemische samenstelling.

## 8.2. Het standpunt van de verdediging

8.2.1. De verdediging heeft zich op het standpunt gesteld dat Trafigura integraal dient te worden vrijgesproken.

8.2.2. Ten aanzien van het onder 1 tenlastegelegde heeft de verdediging - zakelijk weergegeven - aangevoerd dat de EVOA in dit geval niet van toepassing is. Alle aan boord van een schip ontstane afvalstoffen worden geregeerd door MARPOL en vallen onder de uitzonderingsbepaling van de EVOA. Aan de strofe 'afkomstig van de normale werking van een schip' komt geen betekenis toe, althans niet in voor deze zaak relevante zin. De uitzonderingsbepaling van de EVOA is pas uitgewerkt als de stoffen aan land zijn gebracht en ze bovendien van aard zijn veranderd, door vermenging of vervuiling. Daarvan was in het geval van de overpomperoperatie tussen de Probo Koala en de Main VII en vice versa geen sprake. De slops ressorteerden dus onder MARPOL en zijn dat blijven doen. De regiem van EVOA en MARPOL sluiten elkaar wederzijds uit.

8.2.3. Subsidiar dient Trafigura te worden vrijgesproken omdat de ten laste gelegde uitvoer niet vanuit Nederland heeft plaatsgevonden en/of omdat die uitvoer niet is geëindigd in Ivoorkust.

8.2.4 Meer subsidiar moet Trafigura worden ontslagen van rechtsvervolging omdat zij verschoonbaar gedwaald heeft in het recht. Zij is ervan uitgegaan, en mocht dat ook doen, dat de slops niet onder de EVOA vielen. Als dat uitgangspunt achteraf onjuist blijkt te zijn, kan dat Trafigura niet worden aangerekend.

8.2.5. Meest subsidiar heeft de verdediging de rechtbank verzocht de zaak aan te houden en prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie in Luxemburg.

8.2.6. Ten aanzien van het onder 2 tenlastegelegde heeft de verdediging -zakelijk weergegeven- het volgende betoogd. Ten eerste kunnen de slops niet worden aangemerkt als 'waren' in de zin van artikel 174 Sr, want een gebruiksbestemming en economische waarde ontbreken. Ten tweede is er geen bewijs dat de slops bij het redelijkerwijs te voorziene gebruik voor de gezondheid schadelijke gevolgen konden hebben. Ten derde heeft Trafigura, in de persoon van [naam 7], APS volledig geïnformeerd over de aard van de slops; deze zijn niet aangeboden als tankwaswater. Als APS ondanks de door Trafigura verstrekte informatie is uitgegaan van tankwaswater, kan dat Trafigura niet worden aangerekend. Die aanname van APS is immers volstrekt irreëel; de vermelding 'caustic soda' is bij tankwaswater ongebruikelijk en had, zeker in combinatie met de offerteaanvraag voor de inname van 50 IBC's leeg van caustic soda, een belletje moeten laten rinkelen.

## 8.3. Het oordeel van de rechtbank

### 8.3.1. De redengevende feiten en omstandigheden

De rechtbank verwijst voor de redengevende feiten en omstandigheden naar de inhoud van rubriek 5.

### 8.3.2. Ten aanzien van het onder 1 tenlastegelegde (EVOA)

8.3.2.1. Na vertrek uit Amsterdam, met al haar slops weer aan boord, is de Probo Koala naar Paldiski in Estland gevaren en vandaar via Togo en Nigeria naar, uiteindelijk, Ivoorkust. Daar zijn de slops afgegeven aan de lokale afvalverwerker compagnie [naam 44], die ze in vrachtwagens heeft geladen die vervolgens

her en der in Abidjan in de open lucht zijn gelost. Uiteindelijk zijn de slops dus terecht-gekomen in Ivoorkust in Afrika.

8.3.2.2. Trafigura wordt ervan beschuldigd dat zij hiermee het in de EVOA opgenomen verbod tot uitvoer van afval uit de Europese Unie naar een ACS-staat heeft overtreden. Ivoorkust is een ACS-staat. lxxxiii

8.3.2.3. Niet in geschil is dat de in de sloptanks van de Probo Koala aanwezige stoffen moeten worden aangemerkt als afvalstoffen in de zin van de EVOA.

De EVOA definieert in artikel 1 haar eigen werkingssfeer. Dat artikel luidt, voor zover in deze zaak van belang:

1. Deze verordening is van toepassing op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Gemeenschap.

2. Onder deze verordening vallen niet:

a) het lossen aan wal van door de normale werking van schepen en offshore platforms voortgebrachte afvalstoffen, waaronder begrepen afvalwater en residuen, voor zover dergelijke afvalstoffen aan een specifiek, bindend internationaal instrument zijn onderworpen;

[..]

8.3.2.4. Het in artikel 2 onder a van de EVOA genoemde "specifiek, bindend internationaal instrument" is de MARPOL, zoals blijkt uit de omstandigheid dat deze thans in de artikel 1 sub 3 onder a EVOA (nieuw) met zoveel woorden wordt aangeduid.

8.3.2.5. In discussie is of de slops vallen onder de werking van de EVOA. Uit het hiervoor geciteerde artikel 2 onder a volgt immers dat die niet van toepassing is op de lossing aan de wal van afval afkomstig van de normale werking van schepen, waarop MARPOL van toepassing is (kort gezegd: scheepsafvalstoffen). Trafigura stelt zich op het standpunt dat de slops scheepsafvalstoffen zijn en dat ze dus niet vallen onder het verbod op uitvoer naar ACS-staten.

8.3.2.6. Vastgesteld kan worden dat de afvalstoffen zijn ontstaan aan boord van een schip, de Probo Koala. Dit alleen betekent nog niet dat het daarmee scheepsafvalstoffen zijn die onder de bedoelde uitzondering in de EVOA vallen. Immers moet daarvoor ook worden vastgesteld dat het afval afkomstig is van 'de normale werking van een schip'. De door Trafigura ingenomen stelling dat aan het woord 'normaal' geen betekenis moet worden toegekend, volgt de rechtbank niet, reeds omdat in teksten als deze (een EEG-Verordening) woorden niet zomaar verzeild raken. Bij de uitleg van de EVOA-bepaling is voorts het uitgangspunt dat de EVOA beoogt te voorkomen dat afval uit westerse landen wordt gedumpt in ontwikkelingslanden (zoals de ACS-staten). In ontwikkelingslanden ontbreken veelal de (kostbare) voorzieningen die nodig zijn om afval te verwerken op een manier die veilig en verantwoord is voor mens en milieu. Daar komt bij dat, ook als die voorzieningen wel aanwezig zijn, adequaat gebruik daarvan niet altijd is gegarandeerd als gevolg van politieke instabiliteit en corruptie.

8.3.2.7. Tegen de achtergrond van deze beschermingsgedachte ligt het voor de hand de EVOA een ruim toepassingsbereik toe te kennen. Dit betekent dat uitzonderingen op de hoofdregel (geen uitvoer naar ACS-staten) beperkt moeten worden uitgelegd. De uitzondering voor het lossen aan de wal van 'scheepsafvalstoffen' is naar het oordeel van de rechtbank in dat licht alleen gerechtvaardigd als het gaat om afval dat onvermijdelijk aan boord van een schip ontstaat. Een schip is primair bedoeld als middel om mensen en/of goederen over water van A naar B te vervoeren. Het afval dat bij dergelijke bewegingen noodzakelijkerwijs ontstaat, is te beschouwen als afkomstig van de normale werking van een schip. Gedacht kan worden aan door bemanning of passagiers geproduceerd sanitair afval en voedselresten, afgewerkte olie uit de machinekamer en bilgewater. Ook waswater afkomstig van het wassen van ladingtanks is te beschouwen als afval afkomstig van normale handelingen tijdens een zeereis. Als een schip goederen vervoert die tijdens de reis tegen bederf moeten worden beschermd, dan zal afval dat daarvan afkomstig is ook als scheepsafval kunnen worden aangemerkt. En als een schip op grond van wettelijke voorschriften verplicht is een arts aan boord te hebben, dan is het door de arts geproduceerde

afval ook afkomstig van de normale werking van een schip (de verdediging ziet dit overigens anders). Voorts behoort tot de normale werking van een schip het binnenhalen en verwerken van zaken die nu eenmaal op zee worden geoogst, zoals vis. Het gebruik van een schip daarvoor is onontbeerlijk. Afval dat daarbij ontstaat, kwalificeert dan ook als afval afkomstig van de normale werking van een schip.

8.3.2.8. Heel anders ligt het in de ogen van de rechtbank bij de slops uit de Probo Koala. Die zijn ontstaan bij het wassen van benzine met caustic soda aan boord van dat schip. De Probo Koala diende niet als vervoermiddel voor de benzine - die werd door andere schepen naar haar toegebracht en na behandeling weer opgehaald - maar als drijvende fabriek. De wassing van benzine is een industrieel proces dat tot dan toe altijd in daarvoor geëigende installaties aan land werd verricht en dat dus niet eigen is aan een schip, integendeel. De benodigde producten - benzine, caustic soda, katalysator, scavengers - worden geen van alle op zee gevonden en ook daarvoor is het gebruik van een schip dus niet nodig. Het lijkt erop dat het wasproces in dit geval aan boord van een schip is gedaan, omdat men aan land niet meer welkom was. Zo schreef [naam 21] op 18 april 2006 in een e-mail aan zijn collega's van Trafigura met als onderwerp "PMI shit": "We are coming up with some problems regarding the treating/disposing of the PMI naphta out of Brownsville. We are now limited to caustic washing on a ship".lxxxiv [naam 7] stuurde op 27 december 2005 aan zijn collega's een e-mail met de inhoud: "We have already spoken to all the main storage companies, US/Singapore and European terminals no longer allow the use of caustic soda washes since local environmental agencies do not allow disposal of the toxic caustic after treatment".lxxxv In La Skhirra (Tunesië) was men na het stankincident ook niet meer welkom.lxxxvi Maar wat de reden ook was, het komt erop neer dat men in feite een industrieel proces van het land heeft verplaatst naar de zee. Het schip is niet in zijn functie van schip gebruikt, maar als een drijvende fabriek die een proces uitvoert waarvoor aanwezigheid op zee geenszins noodzakelijk is, nu alle daarvoor benodigde middelen van de wal worden betrokken.

8.3.2.9. Deze overwegingen leiden volgens de rechtbank onvermijdelijk tot de conclusie dat de Probo Koala-slops niet kunnen worden aangemerkt als te zijn afkomstig van de normale werking van een schip. Dit betekent dat de uitzondering van artikel 2 onder a EVOA niet van toepassing is en dat dus uitvoer van deze slops vanuit de EU naar een ACS-staat is verboden.

8.3.2.10. Trafigura heeft aangevoerd dat er geen sprake is van uitvoer van de slops vanuit Nederland naar Ivoorkust, zoals is ten laste gelegd. Toen de Probo Koala met de slops uit Amsterdam vertrok, bestond nog niet het plan om het afval naar Ivoorkust te brengen. En als uitvoer vanuit Nederland al zou kunnen worden bewezen, dan toch niet de uitvoer naar Ivoorkust: de uitvoer was immers al geëindigd op het moment dat de Probo Koala voor het eerst de territoriale wateren van een ACS-staat binnenvoer, te weten die van Mauritanië of, bij nader inzien, Togo.

8.3.2.11. De in de opvatting van de verdediging tot uitdrukking gebrachte beperkte uitleg van de EVOA dat van uitvoer van afvalstoffen naar een ACS-staat geen sprake meer kan zijn, zodra die afvalstoffen de grens van een ACS-staat zijn gebracht, vloeit niet voort uit de bewoordingen van de EVOA. Zij verdraagt zich ook niet met het doel van de EVOA, omdat het stelsel van toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen is ingevoerd om de kwaliteit van het milieu te behouden, te beschermen en te verbeteren, niet alleen in de Lid-Staten zelf, maar ook in derde landen. Ten slotte past de genoemde beperkte uitleg evenmin in het stelsel van overige Verordeningen, Overeenkomsten en Verdragen die het milieu in die staten eveneens beogen te beschermen.lxxxvii

8.3.2.12. Dat de gedachte, dat de uitvoer van de afvalstoffen in de zin van de EVOA reeds zou kunnen zijn voltooid, vóórdát de afvalstoffen in de staat van bestemming aan de wal zijn gelost, niet juist kan zijn, volgt ook uit de omstandigheid dat artikel 2 onder a van de EVOA slechts het lossen aan de wal van de bepalingen van de EVOA uitzondert. Als de uitvoerhandeling reeds zou zijn voltooid op het moment dat een schip afkomstig uit een EU-lidstaat met afval aan boord de territoriale wateren van enige ACS-staat binnenvaart, zou dan steeds het uitvoerverbod van de EVOA worden overtreden en zou de uitzonderingsbepaling geen enkele betekenis hebben. Het immers niet mogelijk om aan de wal te lossen zonder eerst de territoriale wateren binnen te varen.

8.3.2.13. Evenmin kan worden aanvaard dat geen sprake is van uitvoer van slops vanuit Nederland naar Ivoorkust, omdat bij het verlaten van Nederland nog niet vaststond waar uiteindelijk de slops zouden worden gelost. Naar opvatting van de rechtbank moet de handeling van export worden aangemerkt als

één geheel, waarbij de feitelijke gang van zaken bepalend is voor het antwoord op de vraag waar de uitvoer is begonnen, voortgezet en geëindigd. In het geval van de Probo Koala levert dat het volgende beeld op: de Probo Koala heeft met haar afval de Amsterdamse haven verlaten en heeft via Estland, Togo en Nigeria uiteindelijk Ivoorkust bereikt, waar het afval definitief is gelost. Juridisch gekwalificeerd betekent dit dat de uitvoer is begonnen in Nederland en is geëindigd in Ivoorkust.

8.3.2.14. De rechtbank passeert het meest subsidiaire verzoek van de verdediging om op dit punt prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie te Luxemburg. De rechtbank is tot het stellen van vragen niet gehouden en acht zich zelf in staat op het punt van de uitleg van de EVOA een beslissing te geven, zoals zij hierboven heeft gedaan.

8.3.2.15. De conclusie uit het hiervoor overwogene is dat de verweren van Trafigura doel missen. Trafigura heeft zich in de ten laste gelegde periode schuldig gemaakt aan uitvoer van afval vanuit Nederland naar Ivoorkust. Daarmee heeft zij het verbod van artikel 18 EVOA overtreden. Zij heeft dit opzettelijk gedaan. Zelfs kan in dit geval worden gesproken van boos opzet. Uit de e-mail die [naam 7] op 28 december 2005 aan zijn collega's en bazen schreef, blijkt immers wetenschap van verboden op afvalexport : "(...) Under EU law you [are] no longer allowed to transport such waste across EU borders".lxxxviii

8.3.3. Ten aanzien van het onder 2 tenlastegelegde (art. 174 Sr)

Waren/niet waren?

8.3.3.1. Volgens wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn 'waren' handelswaren: voor het gebruik bestemde roerende goederen.lxxxix Om te beoordelen of de slops uit de Probo Koala als zodanig zijn aan te merken, is niet zozeer van belang wat de ware samenstelling van die slops was, maar is in de eerste plaats van belang hoe de slops aan APS zijn aangeboden. De ratio van artikel 174 Sr is immers bescherming tegen het onder een andere noemer verkopen/afleveren van feitelijk schadelijke goederen.

8.3.3.2. Volgens Trafigura en [naam 7] heeft [naam 7] in zijn eerste telefoongesprek met [naam 9]/[naam 8] van APS verteld dat de slops afkomstig waren van een benzinewassing aan boord van de Probo Koala, met behulp van caustic soda. [naam 7] zou daarbij verteld hebben hoeveel caustic soda er bij het proces was gebruikt en hoeveel zich dus in de sloptanks bevond. De rechtbank stelt vast dat [naam 7] alleen staat in zijn verklaring dat hij APS van de precieze samenstelling en herkomst van de slops op de hoogte heeft gesteld. [naam 9] en [naam 8] van APS hebben stellig verklaard dat dit niet zo is. [naam 8] heeft verklaard dat de aanvraag waswater benzine, tankwashings van benzine, betrof; een product dat dagelijks bij APS binnenkwam ten aanzien waarvan [naam 8] niet naar bijzonderheden hoefde te vragen. Volgens [naam 8] zou APS een heel ander traject zijn ingegaan als [naam 7] zou hebben gezegd hoe de slops waren ontstaan.xc [naam 9] heeft verklaard dat hij [naam 7] heeft gevraagd zijn offerteaanvraag per e-mail te bevestigen, waarna de inhoud van die e-mail overeenkwam met de telefonische aanvraag.xci

8.3.3.3. De rechtbank vindt de verklaring van [naam 7], dat hij APS volledig heeft geïnformeerd over de aard en herkomst van de slops, niet geloofwaardig. De rechtbank baseert dit, naast de hiervoor genoemde verklaringen van [naam 9] en [naam 8], op de volgende omstandigheden.

Waar [naam 7] later, op 22 september 2006, aan Vest Tank in Noorwegen per e-mailxcii uitvoerig heeft beschreven wat de samenstelling en herkomst van de slops is, vermeldde zijn e-mail aan APS slechts: "gasoline slops (majority is water, gasoline, caustic soda)".xciii De offerte van APS d.d. 20 juni 2006 is gebaseerd op "gasoline/caustic soda washings". De geoffreerde prijs (€ 6.675,-) is die voor normaal waswater benzine, zo verklaarde [naam 9].xciv [naam 6] en de eerste stuurman van de Probo Koala hebben in hun verhoren in Estland in september 2006 de slops aangeduid als 'tank washings', net als Trafigura nog in september 2006 in persverklaringen heeft gedaan. Daarbij komt nog dat [naam 6] eerder, in april 2006, instructie heeft gekregen de aanwezigheid van caustic soda in de slops niet te melden in La Skhirra: "pls ensure that any remainings of caustic soda in the tanks' interface are pumped into the slop tank to the best of your ability and kindly do not, repeat do not disclose the presence of the material to anyone at Laskhira and merely declare it as tank washings".xcv

8.3.3.4. De ongeloofwaardigheid van [naam 7]s verklaring wordt niet opgeheven doordat hij op 15 augustus 2006 eigener beweging aan verbalisant [naam 47] heeft verteld hoe de slops waren ontstaan.xcvi Het telefoongesprek tussen de verbalisant en [naam 7] vond immers plaats lang na het telefoongesprek tussen dezelfde verbalisant met [naam 25] van Falcon Navigation,xcvii waarin [naam 25] na enig doorvragen xcvi vertelde dat, anders dan uit het oliejournaal leek te volgen, geen tankwassingen maar ladingwassingen hadden plaatsgevonden. [naam 25] verwees de verbalisant in dat gesprek voor details naar '[naam 7]', van wie hij ook de contactgegevens verstrekke. Het ligt voor de hand dat [naam 25] na zijn gesprek met de verbalisant [naam 7] daarvan op de hoogte heeft gesteld en dat de mededeling van [naam 7], dat er benzine was gewassen, dus minder spontaan was dan zij leek.

8.3.3.5. Conclusie uit het voorgaande is dat de slops niet zijn aangeboden als 'spent caustic' of iets dergelijks maar als 'gasoline slops, majority is water, gasoline, caustic soda'. APS heeft dit opgevat als waswater benzine, een stof die zij als HOV dagelijks ontvangt. Zij heeft daar ook naar gehandeld, gelet op haar offerte (prijs, CZV-gehalte) en haar aanname dat zij de stoffen in haar inrichting zou kunnen verwerken. De schipper van de lichter Main VII heeft, toen hij de slops van de Probo Koala overnam, ook gehandeld alsof hij waswater benzine ging innemen; er is bijvoorbeeld geen dampretourleiding gebruikt, zo heeft de schipper verklaard.xcix

8.3.3.6. Het verweer, dat APS de stoffen redelijkerwijs niet als waswater benzine had mogen aanmerken, gaat niet op. In de eerste plaats gaat het niet aan dat Trafigura, die de werkelijke samenstelling en herkomst van de stoffen niet vermeldt, haar wederpartij een verwijt maakt dat die haar voorstelling van zaken klakkeloos heeft overgenomen en haar niet heeft gewantrouwd. In de tweede plaats moet niet worden vergeten dat het niet eerder was voorgekomen dat aan boord van een schip benzine werd gewassen met caustic soda. APS behoefde daarop dus ook niet bedacht te zijn. Zij hoefde tegen die achtergrond niet gealarmeerd te worden door de vermelding caustic soda in de offerteaanvraag, ook niet in combinatie met de latere offerteaanvraag voor de verwijdering van 50 IBC's leeg van caustic soda, al was het achteraf gezien voor iedereen beter geweest als APS daardoor wel gealarmeerd zou zijn geweest.

8.3.3.7. De conclusie is dat Trafigura de slops aan APS heeft aangeboden als tankwaswater benzine. Dit nu is een afvalstof die APS in haar inrichting normaliter be- en verwerkt, in die zin dat zij de stoffen scheidt in een olie-, water- en sedimentfractie. APS mag volgens de vergunning de oliefractie centrifugeren, maar deze bewerking is nog niet in bedrijf en daarom worden de oliedrijflagen afgevoerd naar derden, zo heeft [naam 5] verklaard.c Voor de oliefractie ontvangt APS geld, zo blijkt ook uit het tapgesprek tussen [naam 5] en [naam 1] over prijzen voor afvalolie zoals benzinemengsels.ci Tankwaswater benzine wordt door APS dus niet vernietigd als ware zij een afvalstortplaats, maar zoveel mogelijk voor hergebruik geschikt gemaakt. Anders dan de chemische afvalstoffen, die ter vernietiging aan de stort werden aangeboden in de zaak die leidde tot het arrest van de Hoge Raad van 16 maart 1993,cii hadden de Probo Koala-slops daarmee een gebruiksbestemming en ook een economische waarde. De rechtbank komt op grond daarvan tot de slotsom dat de slops kunnen worden aangemerkt als 'waren' in de zin van art. 174 Sr.

Afgeleverd?

8.3.3.8. Trafigura heeft - volgens de rechtbank terecht - niet betwist dat de slops, met het overpompen daarvan in de Main VII, aan APS zijn afgeleverd.

Schadelijk voor leven en/of gezondheid?

8.3.3.9. Het NFI-rapport van 29 januari 2007 vermeldt over de Probo Koala-slops: "Het betreft zeer complexe mengsels van water met alkalische stoffen waarin relatief grote hoeveelheden organische stoffen opgelost zijn waaronder veel zwavelverbindingen (voornamelijk mercaptanen en disulfiden) en (alkyl) fenolen".ciii

In de brief van 28 januari 2010 van de deskundige Bakker van het NFI aan het OM is vermeld:

"Vastgesteld is dat de slops brandbare, bijtend/corrosieve stoffen (respectievelijk nafta en de natriumhydroxide) en schadelijke tot (zeer) giftige stoffen bevatten, naast stoffen waaruit onder bepaalde omstandigheden schadelijke tot zeer giftige stoffen vrij kunnen komen (sulfiden, mercaptiden). Gelet op,



onder meer, het feit dat de slops brandbare stoffen bevatten (nafta), stoffen die de huid ernstig kunnen beschadigen (onder andere natriumhydroxide) en stoffen die bij verlaging van de zuurgraad ontleden in (zeer) giftige mercaptanen en zwavelwaterstof, is volgens ons de conclusie gerechtvaardigd dat het hier om zeer gevaarlijk afval gaat".civ

8.3.3.10. Reeds het feit dat de slops stoffen bevatten die bij contact met de huid brandwonden kunnen veroorzaken, rechtvaardigt naar het oordeel van de rechtbank de conclusie dat de slops schadelijk voor de gezondheid zijn. De vraag is nu of de stoffen ook bij het gebruik dat daarvan na aflevering door Trafigura redelijkerwijs moest worden verwacht, voor het leven en/of de gezondheid gevaarlijk waren. Trafigura moest er in ieder geval rekening mee houden dat medewerkers van APS de stoffen zouden inzamelen en verder behandelen zoals zij met normaal tankwaswater benzine zouden doen. Dat wil zeggen, dat zij geen bijzondere veiligheidsmaatregelen zouden nemen in verband met het bijtende karakter van de slops. Reeds hierom kan geoordeeld worden dat de slops bij te verwachten gebruik gevaarlijk voor de gezondheid waren. Of dat gevaar zich ook heeft verwezenlijkt, is niet van belang.

8.3.3.11. Los daarvan zouden de slops bij verwerking in de DAF (waarbij de pH-waarde aanzienlijk omlaag zou gaan) mercaptanen en zwavelwaterstof gaan uitscheiden, die vervolgens in de atmosfeer en daarmee in de leefomgeving zouden terechtkomen. De gevolgen die de uitstoot van dergelijke stoffen op de omgeving zou kunnen hebben, staan beschreven in het NFI-rapport van 29 januari 2007: "Bij een pH van 7,8 kunnen de vluchtige mercaptanen en zwavelwaterstof als gas vrijkomen. Er is dan stankoverlast tot op grote afstand en kans op hoofdpijn en misselijkheid op het terrein van APS".cv Deze gevaren hebben zich niet verwezenlijkt (althans, afgezien van het stankincident op 3 juli 2006, dat naar alle waarschijnlijkheid is terug te voeren op de Probo Koala-slops), omdat APS bij analyse van de slops bemerkte dat het CZV-gehalte te hoog was om de slops in haar inrichting te kunnen verwerken. Het is wrang dat Trafigura stelt dat zij wist dat APS de slops niet in haar inrichting zou kunnen verwerken en dat het gevaar zich dus niet zou voordoen, nu Trafigura tegelijkertijd stelt dat zij niet wist dat APS oliehoudende afvalstoffen in haar inrichting scheidt in een olie- water- en sedimentfractie. Waar het haar goed uitkomt, kent zij de bedrijfsprocessen van APS dus wel en waar het haar minder bevalt, pretendeert zij ze niet te kennen. Op dit punt is de rechtbank evenwel van oordeel dat Trafigura, als wereldwijd opererende oliehandelaar, die zich ook bezig houdt met vormen van hergebruik, zonder meer geacht mag worden te weten dat - in elk geval in de Eerste Wereld - (oliehoudende) afvalstoffen zoveel mogelijk voor hergebruik geschikt worden gemaakt en dat vernietiging slechts een laatste keuze is.

Wetende?

8.3.3.12. Dat Trafigura en [naam 7] weet hadden van de schadelijkheid van de slops volgt reeds uit de omstandigheid dat zij de benzinewassingen van begin tot eind hadden geregeld. Zij wisten dus hoeveel caustic soda er in de slops aanwezig was. Dat dit een bijtende stof is, was hun ook bekend; de leverancier van de caustic soda, WRT, heeft per e-mail aan [naam 7] informatie betreffende caustic soda gestuurd in de vorm van een Material Safety Data Sheet.cvi Bovendien wist [naam 7] dat de slops in Malta niet konden worden verwerkt "due to the chemical content".cvii De wetenschap van de schadelijkheid van de slops was ook bij [naam 6] aanwezig: ook hij ontving het MSDS en hij liet zijn bemanning met beschermende kleding werken.

Verzwijgen?

8.3.3.13. Hiervoor is al overwogen dat Trafigura en [naam 7] de slops aan APS hebben afgeleverd onder het mom van tankwaswater benzine. Daarmee staat ook vast dat zij de ware aard en daarmee het schadelijke karakter van de slops hebben verzwegen bij de aflevering. Ook [naam 6] heeft geen gewag gemaakt van de schadelijkheid bij aflevering, terwijl hij daarvan wel op de hoogte was.

Conclusie

8.3.3.14. Uit al het hiervoor overwogene volgt dat Trafigura en [naam 6] zich schuldig hebben gemaakt aan het afleveren van - naar zij wisten - voor de gezondheid schadelijke waren terwijl zij dat schadelijke karakter hebben verzwegen.

## 9. Het bewijs

De rechtbank grondt haar beslissing dat Trafigura het bewezen geachte heeft begaan op de feiten en omstandigheden die in de bewijsmiddelen zijn vervat die staan vermeld in de voetnoten in de rubrieken 5, 8.2.2. en 8.2.3.

## 10. Bewezenverklaring

De rechtbank heeft uit de wettige bewijsmiddelen de overtuiging gekregen en acht dan ook bewezen dat Trafigura het onder 1 en 2 tenlastgelegde heeft begaan met dien verstande dat zij

1) in de periode van 5 juli 2006 tot en met 20 augustus 2006 vanuit Nederland opzettelijk afvalstoffen heeft overgebracht terwijl werd gehandeld in strijd met het verbod gesteld bij artikel 18, eerste lid, van de EEG-verordening overbrenging afvalstoffen, immers heeft zij, verdachte, met het schip Probo Koala afvalstoffen (afkomstig van brandstofzuivering met behulp van natriumhydroxide (caustic soda) uitgevoerd naar een ACS-Staat, te weten Ivoorkust;

2) op 2 juli 2006 te Amsterdam tezamen en in vereniging met een ander, waren, te weten afvalstoffen afkomstig van brandstofzuivering met behulp van natriumhydroxide (caustic soda), als tankwaswater heeft afgeleverd aan Amsterdam Port Services B.V., wetende dat die waren voor het leven en/of voor de gezondheid schadelijk waren, zijnde deze afvalstoffen een complex mengsel van water met een extreme zuurgraad en een olieachtige vloeistof (beide verontreinigd met onder meer sulfiden en mercaptiden), en dat schadelijk karakter (bijtend en corrosief) bij dat afleveren heeft verzwegen.

## 11. De strafbaarheid van de feiten

De bewezen geachte feiten zijn volgens de wet strafbaar. Het bestaan van een rechtvaardigingsgrond is niet aannemelijk geworden.

## 12. De strafbaarheid van verdachte

De verdediging heeft aangevoerd dat bij Trafigura alle schuld afwezig was, nu zij ervan uitging dat de slops niet onder de EVOA, maar onder MARPOL vielen. Dit beroep op verschoonbare rechtsdwaling gaat niet op. Een beroep op gebrek aan kennis van het recht kan een verdachte immers slechts onder bijzondere omstandigheden baten en Trafigura heeft dergelijke bijzondere omstandigheden niet aangevoerd. Ook overigens is geen omstandigheid aannemelijk geworden die de strafbaarheid van Trafigura uitsluit. Trafigura is dan ook strafbaar.

## 13. Motivering van de straf

### 13.1. De eis van het Openbaar Ministerie

13.1.1. Het OM heeft gevorderd dat aan Trafigura een geldboete wordt opgelegd van € 2.000.000,-, voor de 3 ten laste gelegde feiten tezamen.

13.1.2. De gevorderde geldboete komt dicht in de buurt van de op de feiten gestelde maximumstraf. Het OM heeft de strafeis - zakelijk weergegeven - als volgt gemotiveerd. Trafigura heeft de elementaire regel dat westers afval niet gedumpt behoort te worden in ontwikkelingslanden, met voeten getreden. Zij heeft de schadelijkheid van de afvalstoffen tegenover APS verzwegen en zij is er niet voor teruggeschrokken de bij wet voorgeschreven 'notification' te vervalsen. Trafigura heeft dit gedaan met boos opzet. Zij heeft de belangen van gezondheid en milieu ondergeschikt gemaakt aan haar eigen commerciële belangen. Onder deze omstandigheden acht het OM een hoge geldboete op zijn plaats.

### 13.2. Het standpunt van de verdediging

De verdediging heeft bij pleidooi een aantal inleidende opmerkingen gemaakt van algemene aard en zich voor het overige, zowel bij pleidooi als bij dupliek, op het standpunt gesteld dat Trafigura van alle haar tenlastegelegde feiten integraal dient te worden vrijgesproken. Een draagkrachtverweer is uitdrukkelijk

niet gevoerd. Voor zover in de inleidende opmerkingen een strafmaatverweer moet worden ingelezen zal dat - zonodig - hierna in rubriek 13.3. worden besproken.

### 13.3. Het oordeel van de rechtbank

13.3.1. De rechtbank rekent het Trafigura aan dat zij er voor heeft gekozen zich ter openbare terechtzitting niet zelf te verantwoorden voor de door haar gevolgde handelwijze. In een zaak als de onderhavige mag van een rechtspersoon worden verwacht dat zij ten minste bij de inhoudelijke behandeling verschijnt om haar standpunt toe te lichten en de rechtbank en het OM de gelegenheid biedt vragen te stellen over gemaakte keuzes. Zij heeft zichzelf daarmee ook de mogelijkheid ontnomen om punten naar voren te brengen die wellicht van belang zouden kunnen zijn geweest. Een rechtsgeldige vertegenwoordiging door advocaten, hoe voortreffelijk ook, is in een geval als dit onvoldoende.

13.3.2. Bij het bepalen van de hoogte van de straf beschouwt de rechtbank nadrukkelijk het onder 1 aan Trafigura tenlastegelegde feit - samengevat de uitvoer van de slops naar een ACS-staat - als het ernstigste feit. Trafigura kan met recht en reden het verwijt worden gemaakt dat zij nu juist datgene heeft gedaan wat de EVOA, de Vierde Overeenkomst van Lomé en het Verdrag van Bazel willen voorkomen, namelijk het exporteren van afval naar de Derde Wereld en de aantasting van het milieu.

13.3.3. Zij heeft de afvalstoffen, waarvan zij zelf zegt dat die in ACS-staat Ivoorkust een ernstige vervuiling van het milieu hebben veroorzaakt, uitgevoerd naar die staat zonder dat zij een grondig onderzoek heeft verricht naar de vraag of de havenstad Abidjan over de juiste faciliteiten beschikte om afvalstoffen afkomstig van een chemisch proces aan boord van de Probo Koala op een verantwoorde manier te verwerken.

13.3.4. In het economisch verkeer mag in redelijkheid van een onderneming die een nieuw proces gaat toepassen - zoals in dit geval een wasproces aan boord van een zeeschip waarbij caustic soda en andere stoffen aan coker naphtha worden toegevoegd om het zwavelgehalte te verlagen, het octaangehalte te verhogen en zo de kwaliteit van het product te verbeteren -, worden verwacht dat zij zich bewust is van de risico's die een dergelijke nieuwe productiemethode kan meebrengen en dat zij zich ook vooraf de vraag stelt wat zij zal hebben te doen met de afvalstoffen die bij een dergelijk proces kunnen ontstaan.

13.3.5. Op grond van het onderzoek ter terechtzitting kan als vaststaand worden aangenomen dat Trafigura op de hoogte was van de omstandigheid dat bij dit proces, dat al gedurende langere tijd op land wordt uitgevoerd, afvalstoffen ontstaan die hoge eisen stellen aan de verwerking. Trafigura Houston - die een rol speelde bij de aankoop van de coker naphtha in Mexico en de tussenopslag in Brownsville (Texas) - had immers contact met bedrijven in de VS en daarbuiten die op de hoogte waren van de eigenschappen van de bij het wasproces (Merox) ontstane afvalstoffen.

13.3.6. Trafigura was ook in 2006 al een van de grootste handelaren in olie ter wereld en was betrokken bij een veelheid van handelingen die betrekking hadden op het geschikt maken van olieproducten (waaronder blenden) voor handelsactiviteiten.

Bovendien had Trafigura al vanaf april 2006 wetenschap van het feit dat het afleveren van de slops ter verwerking minst genomen niet eenvoudig was. Die kennis was aanwezig bij de medeverdachte [naam 7], maar ook bij de verschillende bedrijfsonderdelen van Trafigura Ltd. in Londen.

13.3.7. Nadat de geloste afvalstoffen in juli 2006 in Amsterdam weer in de sloptanks van de Probo Koala waren gepompt, wist Trafigura, gelet op de contacten met APS, Saybolt en haar eigen agent en de veelheid van contacten tussen 2 en 5 juli 2006 tussen ook [naam 6], Falcon Navigation en Trafigura Ltd. in Londen dat er sprake was van een stof met een zeer hoog CZV-gehalte en een extreem hoge zuurgraad.

13.3.8. De enkele omstandigheid dat Trafigura meende dat zij in Abidjan te maken had met een naar haar oordeel erkende verwerker discolpeert haar niet. Weliswaar kwam de aangeboden prijs van US\$ 35,- per ton min of meer overeen met het oorspronkelijke aanbod van APS, maar het was volstrekt niet in overeenstemming met de prijs van tenminste € 750,- per ton die APS vroeg nadat zij door bemonstering op de hoogte was geraakt van de samenstelling van de slops. Onder die omstandigheden had Trafigura -

die inmiddels die exacte samenstelling ook kende - nooit mogen instemmen met een verwerking tegen een dergelijk tarief.

13.3.9. Een en ander rechtvaardigt de veronderstelling dat Trafigura uit commerciële overwegingen voor deze oplossing heeft gekozen. In zijn algemeenheid is er niets op tegen dat een onderneming kiest voor een optimale beheersing van de productiekosten. Dat wordt echter anders als het gaat - zoals gezegd - om een ook voor Trafigura nieuw procedé waarin een aantal onzekerheden schuil ging waarvan ook Trafigura op de hoogte was, blijkens de vele in het dossier aanwezige e-mails die betrekking hebben op de methode van de wassingen en de problemen die zich daarbij voordeden.

13.3.10. Van een ondernemer met een reputatie als Trafigura had mogen worden verwacht dat zij - ook al zou dat naar verhouding wellicht veel geld kosten - een andere afweging zou maken dan zij in feite heeft gedaan. Een en ander rechtvaardigt naar het oordeel van de rechtbank dat dit feit wordt bestraft met de maximale boete die de wetgever daarop heeft gesteld. De bedragen die Trafigura al in Ivoorkust heeft betaald, vormen geen reden om de boete te matigen.

13.3.11. Ook ten aanzien van het onder 2 bewezen verklaarde feit is een boete van aanmerkelijke omvang op zijn plaats. Naar het oordeel van de rechtbank is Trafigura als eerste aan te spreken op het feit dat zij geen volstrekte duidelijkheid heeft verschaft over de aard van de slops en dat zij geen uitputtende mededelingen heeft gedaan op welke wijze die slops waren ontstaan. De rechtbank weegt in de straf voor dit feit anderzijds ook mee dat de slops niet op de consumentenmarkt werden gebracht, maar werden afgegeven aan APS, een erkende afvalverwerker, en dat er geen grote risico's zijn geweest voor de gezondheid of het milieu.

13.3.12. Ten nadele van Trafigura weegt mede dat een van haar dochters in de VS met justitie in aanraking is gekomen en daarbij een schikking van aanmerkelijke omvang heeft betaald.

13.3.13. Als het gaat om draagkracht is de op te leggen boete voor een bedrijf als Trafigura van zeer ondergeschikte betekenis. De bruto winst van de Trafigura-groep bedroeg over 2009 US\$ 1,8 miljard met een netto winst van US\$ 938 miljoen, meer dan een verdubbeling van de resultaten over 2008.

13.3.14. Naar het oordeel van de rechtbank is alles afwegende na te melden boete passend en geboden.

#### 14. Toepasselijke wettelijke voorschriften

De op te leggen straf is gegrond op de artikelen 23, 51, 57 en 174 van het Wetboek van Strafrecht, de artikelen 1a, 2 en 6 van de Wet op de economische delicten en artikel 10.60 van de Wet milieubeheer.

Deze wettelijke voorschriften zijn toepasselijk zoals geldend ten tijde van het bewezengeachte.

De rechtbank komt op grond van het voorgaande tot de volgende beslissing.

#### 15. Beslissing

Verklaart het onder 3 tenlastegelegde niet bewezen en spreekt Trafigura Beheer B.V. daarvan vrij.

Verklaart bewezen dat Trafigura Beheer B.V. het onder 1 en 2 tenlastegelegde heeft begaan zoals hiervoor in rubriek 10 is aangegeven.

Verklaart niet bewezen hetgeen aan Trafigura Beheer B.V. meer of anders is ten laste gelegd dan hiervoor is bewezen verklaard en spreekt Trafigura Beheer B.V. daarvan vrij.

Het bewezenverklaarde levert op:

Ten aanzien van het onder 1 bewezenverklaarde:

Overtreding van een voorschrift gesteld bij artikel 10.60, tweede lid van de Wet milieubeheer, opzettelijk begaan door een rechtspersoon;

Ten aanzien van het onder 2 bewezenverklaarde:

Medeplegen van waren afleveren, wetende dat zij voor het leven of de gezondheid schadelijk zijn en dat schadelijke karakter verzwijgende, begaan door een rechtspersoon.

Verklaart het bewezene strafbaar.

Verklaart verdachte, Trafigura Beheer B.V., daarvoor strafbaar.

Veroordeelt Trafigura Beheer B.V. tot een geldboete ter hoogte van € 1.000.000,00 (één miljoen euro).

Dit vonnis is gewezen door

mr. F.G. Bauduin, voorzitter,

mrs. G.H. Marcus en W.M. de Vries, rechters,

in tegenwoordigheid van mrs. M. Cordia en N.C. van Geel, griffiers,

en uitgesproken op de openbare terechtzitting van deze rechtbank van 23 juli 2010.

i Waar hierna wordt verwezen naar bewijsmiddelen betreft dit telkens processtukken, behorende bij het dossier tegen de verdachten [naam 5], APS, Gemeente Amsterdam, [naam 6], [naam 7] en Trafigura.

Waar in de hierna volgende voetnoten wordt verwezen naar de processtukken met rubrieknummer

'3', betreft dit telkens een proces-verbaal van verhoor getuige;

'4', betreft dit telkens een proces-verbaal van verhoor verdachte;

'5', betreft dit telkens een proces-verbaal van onderzoek of bevindingen;

'8', betreft dit telkens een proces-verbaal beslag;

'9', betreft dit telkens een ander geschrift als bedoeld in artikel 344 onder 5 Sv;

tenzij dit in de voetnoot uitdrukkelijk anders is vermeld.

De rechtbank heeft vastgesteld dat de gebruikte bewijsmiddelen zijn opgemaakt overeenkomstig de daarvoor geldende wettelijke regels. Als het bewijsmiddel bestaat uit een verklaring die door een verdachte of getuige bij de rechter-commissaris wordt afgelegd, zal dit uitdrukkelijk worden vermeld.

Waar hierna wordt gesproken over [naam 5], APS, Gemeente Amsterdam, [naam 6], [naam 7] en Trafigura, wordt telkens bedoeld de hierboven genoemde medeverdachte met dezelfde naam.

ii Gegevens Probo Koala, rubriek 9.01, doorgenummerde p. 1.

iii Rubriek 4.21, doorgenummerde p. 289 tot en met 291: verhoor [naam 18].

iv Rubriek 5.04, bijlage 5.4.9.1., doorgenummerde p. 49: crewlist Probo Koala.

v "Trafigura; about us", overgelegd door de verdediging bij pleidooi.

vi Rubriek 4.19, doorgenummerde p. 270: verhoor [naam 19].

vii E-mail van [naam 20] aan [naam 21] en [naam 22], d.d. 27 december 2005, bijlage bij bijlage 1 bij brief

d.d. 22 maart 2010 van de officier van justitie, toegevoegd aan het dossier op 16 maart 2010.

viii Zie bijvoorbeeld rubriek 9.27, map 3, doorgenummerde p. 7136: e-mail van [naam 7] aan [naam 9] d.d. 26 juni

2006.

ix Rubriek 5.102, doorgenummerde p. 46: e-mail van [naam 7] aan [naam 21] van 28 december

2005.

x Rubriek 9.27, map 1, doorgenummerde p. 6513: brief van Trafigura aan Tankage Mediterranee d.d.

17 maart 2006.

xi Rubriek 9.23, doorgenummerde p. 6339 tot en met 6342: brief van Trafigura aan Tankage Mediterranee

d.d. 23 februari 2006.

xii Rubriek 9.27, map 2, doorgenummerde p. 6782: e-mail van [naam 23]] aan [naam 7] d.d. 17 april

2006, rubriek

8.05, map 2, doorgenummerde p. 554: e-mail van [naam 19] aan [naam 24] d.d. 20 april 2006 en rubriek

5.72,

doorgenummerde p. 4163.

xiii Rubriek 8.05, map 2, doorgenummerde p. 511: e-mail van [naam 22] aan Chartering tankers d.d. 2

april 2006 en p. 513: e-mail van [naam 19] aan [naam 7], [naam 25], [naam 18] d.d. 31 maart 2006 en

rubriek 9.64, map 4, doorgenummerde p. 1121: e-mail van [naam 26] aan [naam 27], [naam 28],

[naam 29] d.d. 30 maart 2006.

xiv Verhoor van [naam 30] bij de rechter-commissaris d.d. 24 juni 2009.

xv Rubriek 9.27, map 1, doorgenummerde p. 6519: e-mail van [naam 7] aan [naam 31] d.d. 7 september

2006.

xvi Zie bijvoorbeeld rubriek 9.27, map 1, doorgenummerde p. 6477 tot en met 6479: e-mail van [naam

23] aan de

kapitein van Probo Koala c/o Athens ops d.d. 7 april 2006.

xvii Rubriek 8.05, doorgenummerde p. 511.

xviii Rubriek 5.20, doorgenummerde p. 880.

xix Rubriek 5.88, doorgenummerde p. 324: dossier rechtshulpverzoek Malta en rubriek 5.70,

doorgenummerde p. 4139 en 4141.

xx Rubriek 9.32, map 2, doorgenummerde p. 8934: e-mail [naam 18] aan Probo Koala d.d. 26 juni 2006.

xxi Rubriek 9.32, map 2, doorgenummerde p. 8937: e-mail [naam 24] aan Probo Koala d.d. 27 juni 2006.

xxii Rubriek 5.88, doorgenummerde p. 327: dossier rechtshulpverzoek Malta en rubriek 5.90,

doorgenummerde p.67: uiteenzetting van de feiten door Saybolt.

xxiii Rubriek 5.18, doorgenummerde p. 819: 'vessel ullage report' d.d. 2 juli 2006 en rubriek 5.71,

doorgenummerde p. 4158.

xxiv Rubriek 9.25, doorgenummerde p. 6397-6475: NFI rapport van 29 januari 2007, in het bijzonder

bladzijden 19/63 en 20/63 van dat rapport.

xxv Rubriek 5.90, doorgenummerde p. 82 en 83: e-mail van [naam 32] aan [naam 7] d.d. 10 april 2006.

xxvi rubriek 5.90, doorgenummerde p. 79: e-mail van [naam 43] aan [naam 32] d.d. 10 april 2006.

xxvii Rubriek 9.32, map 8, doorgenummerde p. 357: e-mail van [naam 33] aan Probo Koala d.d. 29 juni

2006.

xxviii Rubriek 4.06, doorgenummerde p. 120: verhoor [naam 7] bij politie op 18 december 2006.

xxix Rubriek 9.09, doorgenummerde p. 112: e-mail [naam 7] aan [naam 8].

xxx Rubriek 9.09, doorgenummerde p. 105, 106 en 109: e-mail met bijlagen.

xxxi Rubriek 9.09, doorgenummerde p. 109: e-mail [naam 7] aan [naam 9].

xxxii Rubriek 9.27, map 3, doorgenummerde p. 7126: e-mail [naam 24] aan [naam 7] "Better via STS".

xxxiii Rubriek 3.18, doorgenummerde p. 423-426: e-mail [naam 34] aan BMA d.d. 28 juni 2006.

xxxiv Rubriek 4.02, doorgenummerde p. 32: verhoor [naam 9].

xxxv Rubriek 5.18, doorgenummerde p. 789: offerte.

xxxvi Rubriek 5.18, doorgenummerde p. 808: Notification of ships waste and (remainders of) noxious

substances.

xxxvii Rubriek 4.16, doorgenummerde p. 207: verhoor [naam 6]: "ik kreeg van dit bedrijf mail met als

bijlage een formulier. Ik moest dat formulier invullen en aangeven welke afvalstoffen de Probo Koala in Amsterdam af zou geven. Ik heb vervolgens dit formulier samen met het begeleidende mailtje naar dat bedrijf gemaild."

xxxviii Verhoor [naam 35] bij de rechter-commissaris op 9 juli 2009, p. 8.

xxxix Rubriek 5.32, doorgenummerde p. 2704: routeoverzicht van een vaartuig.

xl Rubriek 5.12, doorgenummerde p. 535 en 554: tankenplan d.d. 2 juli 2006, bijlage bij proces-verbaal bevindingen.

xli Rubriek 3.05, doorgenummerde p. 72: verhoor [naam 48].

xlii Rubriek 9.06, doorgenummerde p. 96: werkbbon APS d.d. 2 juli 2006.

xliii Rubriek 3.07, doorgenummerde p. 109: verhoor [naam 10].

xliv Verhoor [naam 8] bij rechter-commissaris op 18 augustus 2009, p. 12.

xlv Rubriek 4.01, doorgenummerde p. 6 en 7: verhoor [naam 8].

xlvi Rubriek 3.31, doorgenummerde p. 517: verhoor [naam 36].

xlvii Rubriek 9.12, doorgenummerde p. 236: e-mail van [naam 8] aan [naam 11] d.d. 3 juli 2006.

xlviii Verhoor [naam 37] bij rechter-commissaris op 14 mei 2009, p. 4.

xlix Rubriek 3.07, doorgenummerde p. 112: verhoor [naam 10].

I Rubriek 3.11, doorgenummerde p. 210: verhoor [naam 11], rubriek 3.17, doorgenummerde p. 413: verhoor [naam 33] en rubriek 3.31, doorgenummerde p. 517: verhoor [naam 36].

li Rubriek 3.11, doorgenummerde p. 211: verhoor [naam 11].

lii Rubriek 5.18, doorgenummerde p. 836: e-mail van [naam 24] aan BMA van 3 juli 2006.

liii Verhoor [naam 12] bij rechter-commissaris op 11 maart 2009, pag. 6.

liv Rubriek 5.01, doorgenummerde p. 1, 3 en 5.

lv Rubriek 5.07, doorgenummerde p. 210 tot en met 212.

lvi Verklaring van verdachte [naam 5] zoals afgelegd ter terechtzitting van 3 juni 2010 en toegevoegd aan alle dossiers.

lvii Rubriek 3.22, doorgenummerde p. 457 en 458: verhoor [naam 38] en verhoor [naam 38] bij rechter-commissaris van 26 maart 2009, p. 4.

lviii Verhoor [naam 38] bij rechter-commissaris op 26 maart 2009, p. 4, 8 en 9.

lix Rubriek 5.18, doorgenummerde p. 809: ontheffing.

lx Rubriek 5.03, doorgenummerde p. 38 tot en met 40.

lxi Rubriek 3.10, doorgenummerde p. 134: verhoor [naam 12] en verhoor [naam 12] bij rechter-commissaris op 11 maart 2009, p. 14.

lxii Rubriek 5.06, doorgenummerde p. 209: anonieme fax.

lxiii Rubriek 5.04, doorgenummerde p. 41 tot en 48.

lxiv Rubriek 5.04, onder bijlage 5.4.9.1., doorgenummerde p. 181 tot en met 188: aanvraag onderzoek.

lxv Rubriek 9.13, doorgenummerde p. 296 en 297: fax van APS aan DMB d.d. 4 juli 2006.

lxvi Rubriek 9.42, doorgenummerde p. 12161 tot en met 12165 en rubriek 9.13 p. 294 (e-mail van [naam 39] aan

[naam 40] van 4 juli 2006, waarin is vermeld: "conclusie: APS heeft de partij niet geaccepteerd").

lxvii Rubriek 9.13, doorgenummerde p. 290: fax van DMB aan APS d.d. 4 juli 2006.

lxviii Rubriek 9.17, doorgenummerde p. 814 tot en met 817: verzoekschrift tot het leggen van conservatoir beslag.

lxix Verhoor [naam 40] bij rechter-commissaris op 10 maart 2009, p. 26 en nader verhoor verdachte [naam 5] bij rechter-commissaris op 8 december 2009, p. 29.

lxx Verhoor van [naam 40] bij rechter-commissaris op 10 maart 2009, p. 28.

lxxi Rubriek 9.13, doorgenummerde p. 282 en 283: brief van DMB aan APS d.d. 12 juli 2006.

lxxii Rubriek 5.21, doorgenummerde p. 888: bijzonderhedenlijst Saybolt, met vermelding van tijdstippen.

lxxiii Rubriek 5.18, doorgenummerde p. 820: statement of facts wet mode van de Probo Koala.

lxxiv Rubriek 5.09, doorgenummerde p. 220.

lxxv Rubriek 9.27, map 3, doorgenummerde p. 7170: e-mail BMA aan [naam 7] d.d. 5 juli 2006 en rubriek 9.18,

doorgenummerde p. 767: logboek Probo Koala.

lxxvi Verhoor [naam 41] bij de rechter-commissaris op 24 september 2009, p. 4 en verhoor [naam 42] bij de

rechter-commissaris op 24 juni 2009, p. 4.

lxxvii Rubriek 9.27, map 3, doorgenummerde p. 7406: e-mail [naam 43] aan o.a. [naam 24] d.d. 10 augustus 2006 en

rubriek 9.32, map 1, doorgenummerde p. 8387: e-mail van de Probo Koala aan [naam 18] d.d. 17 augustus

2006.

lxxviii Rubriek 9.32, map 1, doorgenummerde p. 8385: e-mail van [naam 18] aan de Probo Koala d.d. 17 augustus

2006.

lxxix Rubriek 9.23, doorgenummerde p. 6148: Notice of Readiness.

lxxx Rubriek 5.28, map 8, doorgenummerde p. 2536: persverklaring, gevoegd als bijlage bij een e-mail van 6

september 2006.

lxxxi Rubriek 5.28, map 8, doorgenummerde p. 2225: e-mail van [naam 49] aan [naam 50] d.d. 25 september 2006.

lxxxii Rubriek 5.28, map 7, doorgenummerde p. 1809: e-mail van [naam 49] aan Cheops Marketing & PR d.d. 24

september 2006.

lxxxiii Zie vierde ACS-EEG-Overeenkomst, met Protocolen en Bijlagen; Lomé, 15 december 1989, Trb. 1991, 35, p. 7.

lxxxiv Rubriek 5.102, doorgenummerde p. 65: e-mail van [naam 21] aan [naam 20] d.d. 18 april 2006.

lxxxv E-mail met nummer 40 van [naam 7] van 27 december 2005, toegevoegd aan het dossier op 16 maart 2010 als bijlage bij de brief van mr. L. Zegveld aan mr. L.W. Boogert d.d. 2 november 2009.

lxxxvi Rubriek 9.27, map 2, doorgenummerde p. 6782: e-mail van [naam 23]] aan [naam 7] d.d. 10 april 2006, rubriek 8.05, map 2, doorgenummerde p. 554: e-mail van [naam 19] aan [naam 24] d.d. 20 april

2006 en rubriek 5.72, doorgenummerde p. 4163.

lxxxvii HR 6 juli 2010, **LJN** BK9263.

lxxxviii Rubriek 5.102, doorgenummerde p. 46: e-mail van [naam 7] aan [naam 21] en [naam 22] d.d. 28 december 2005.

lxxxix HR 16 maart 1993, **LJN** AD1846.

xc Rubriek 4.01, doorgenummerde p. 2 en 3: verhoor [naam 8] en eerste verhoor getuige [naam 8] bij rechter-

commissaris van 15 mei 2009, p. 10.

xc Verhoor getuige [naam 9] bij rechter-commissaris van 7 juli 2009, p. 5 en 7.

xcii, Rubriek 9.27, map 5, doorgenummerde p. 7816: e-mail van [naam 7] aan [naam 52] d.d. 22 september 2006.

xciii Rubriek 9.27 map 3, doorgenummerde p. 7093: e-mail van [naam 7] aan APS d.d. 20 juni 2006.



xciv Rubriek 9.27 map 3, doorgenummerde p. 7111: e-mail van APS aan [naam 7] d.d. 20 juni 2006 en verhoor

getuige [naam 9] bij rechter-commissaris van 7 juli 2009, p. 12.

xcv Rubriek 5.48, doorgenummerde p. 3054: e-mail van [naam 24] aan [naam 53], volgens getuige [naam 24] in

zijn verhoor bij de rechter-commissaris op 15 oktober 2009 gaf hij hiermee een opdracht door van Trafigura.

xcvi Rubriek 5.48, doorgenummerde p. 3013: proces-verbaal bevindingen van [naam 47] waarin is gerelateerd dat

[naam 7] in een telefoongesprek op 15 augustus 2006 spontaan aan verbalisant vertelde dat de slops afval waren

van benzinewassingen aan boord.

xcvii Rubriek 5.48, doorgenummerde p. 3013: proces-verbaal bevindingen van [naam 47] waarin is gerelateerd dat

verbalisant op 21 juli 2006 telefonisch contact opnam met [...] ([naam 25]).

xcviii Verhoor getuige [naam 47] bij de rechter-commissaris op 9 april 2009, p. 9.

xcix, Rubriek 3.05, doorgenummerde p. 72: verhoor [naam 48].

c Rubriek 4.10, doorgenummerde p. 163: verhoor [naam 5],.

ci Rubriek 5.61,9,3, doorgenummerde p. 3459: tapverslag d.d. 20 januari 2006; [naam 51] belt APS.

cii HR 16 maart 1993, NJ 1993, 718.

ciii Rubriek 9.25, doorgenummerde p. 6435: deskundigenrapport van Ing. L.J.C. Peschier (NFI) d.d. 29 januari

2007.

civ Stuk 10 van stukken die het Openbaar Ministerie in het geding heeft gebracht op 22 maart 2010, na beslissing

van de rechtbank van 16 maart 2010.

cv Rubriek 9.25, doorgenummerde p. 6421 en 6430: deskundigenrapport van drs. F.J.M. Bakker (NFI) d.d. 29

januari 2007.

cvi Rubriek 9.27, map 1, doorgenummerde p. 6486 t/m 6489: e-mail van WRT B.V. aan [naam 7] d.d. 31 maart

2006, met bijlage en verhoor getuige [naam 30] bij rechter-commissaris op 24 juni 2009, p. 3.

cvii Rubriek 9.27, map 1, doorgenummerde p. 6662: e-mail van [naam 32] aan [naam 7] d.d. 10 april 2006,.

Parketnummer: 13/846003-06

Inzake: Trafigura Beheer B.V.