



- a. - - - -
- b. - - - -
- c. als een middel tot arbeidsdiscipline;
- d. als een straf voor deelneming aan stakingen.

De Commissie van deskundigen voor de naleving van de Verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie heeft de Nederlandse Regering gevraagd of zij, gelet op de inhoud en strekking van deze verdragsbepaling, aanleiding vond voor een kritisch onderzoek – in overleg met de belanghebbende organisaties uit het bedrijfsleven – van de artikelen 398 en 399 van het Wetboek van Strafrecht. De commissie wees daarbij op de algemene inhoud van deze strafbepalingen, waarbij, in tegenstelling tot de delictsomschrijving van artikel 391 Sr., de strafbaarheid van het feit niet afhankelijk is gesteld van de vraag of de geïncrimineerde gedraging de veiligheid van schip en toebehoren in gevaar heeft gebracht.

Het onderhavige wetsontwerp dient mede te worden gezien als de uitkomst van het onderzoek waartoe de opmerkingen van de commissie hebben geleid.

Tot de thans voorgestelde wetswijziging geeft nog een ander verdrag aanleiding. De in artikel 398 Sr. voorkomende strafbaarstelling van dienstweigering door twee of meer schepelingen is ruimer geformuleerd dan artikel 6, vierde lid, van het Europees Sociaal Handvest (*Trb.* 1962, nr. 3, *Trb.* 1963, nr. 90) toelaat. Die verdragsbepaling erkent immers uitdrukkelijk het recht van werknemers en werkgevers op collectief optreden in gevallen van belangengeschillen, met inbegrip van de toepassing van werkstaking, behoudens verplichtingen uit hoofde van reeds eerder gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten.

Weliswaar schept artikel 31 de mogelijkheid om de uitoefening van de in het Handvest erkende en gewaarborgde rechten te beperken, doch in het artikel komt duidelijk tot uitdrukking dat gebruikmaking van deze mogelijkheid tot de uitzonderingen zal moeten behoren, bijvoorbeeld indien de levens of eigendommen van anderen in gevaar zouden worden gebracht.

Gaat Nederland dus tot bekrachtiging van artikel 6, vierde lid, van het Handvest over, zoals in de bedoeling ligt, dan is het wenselijk artikel 398 Sr. te doen vervallen.

De ondergetekende meent dat aan het vorenstaande voldoende argumenten ontleend kunnen worden om het standpunt dat de commissie-Molengraaff in 1926 innam, alsnog tot dat van de wetgever te maken, door dienstweigering aan boord van schepen alleen strafbaar te stellen in het geval dat die weigering de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading in gevaar brengt. Daarbij is nog een beperking in de strafbaarheid aangebracht in die zin, dat de gedraging in strijd met de arbeidsovereenkomst moet zijn voorgevallen gedurende de reis.

Het zou onjuist zijn om, wanneer het schip b.v. in een Nederlandse haven is afgemeerd, de leden van de bemanning bij deelneming aan een in die haven uitgebroken staking strafrechtelijk in een andere positie te plaatsen dan de overige stakers die als zodanig in geen geval strafbaar zijn. Uiteraard sluit dat niet uit, dat er strafrechtelijke aansprakelijkheid kan ontstaan die gebaseerd is op andere artikelen van het Wetboek van Strafrecht (zie b.v. de artikelen 168, 169 en 352, die het onbruikbaar maken, vernielen of beschadigen van schepen strafbaar stellen). De uitdrukking „gedurende de reis” wordt ook elders in het Wetboek van Strafrecht gebruikt; voorts is het niet nakomen van het voorschrift van artikel 348 van het Wetboek van Koophandel, dat verplicht tot het houden van een scheepsdagboek „op de reis”, strafbaar gesteld in artikel 402 en artikel 471, onder 1°, Sr. In deze artikelen en in die van het wetsontwerp zal de reis geacht moeten worden te duren van het moment dat het schip aan het varen is gegaan tot het ogenblik dat het in de haven die het als eindbestemming heeft, is afgemeerd. (Zie ook Luiking, *Nederlands Juristenblad* 1969, blz. 982/983).

### De onderdelen van het wetsontwerp

A. Het bestaande artikel 390 bedreigt de schipper van een Nederlands schip of zeevissersvaartuig met straf wanneer hij na de aanvang van de monsterring en vóór het einde van zijn verbintenis zich opzettelijk en wederrechtelijk aan het voeren van het schip onttrekt. Door de voorgestelde wijziging van dit artikel wordt de strafbaarheid beperkt tot het geval dat het zich onttrekken aan de gezagvoering tijdens de reis gevaar doet ontstaan voor de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading. De nieuwe redactie van artikel 390 zal het mogelijk maken dit artikel ook toe te passen op de schipper die, b.v. omdat hij (mede) eigenaar van het schip is, niet op arbeidsovereenkomst vaart.

Aangezien de schipper aan boord een verantwoordelijker positie inneemt dan de schepeling, is op het feit, indien door de schipper gepleegd, een zwaarder strafmaximum, namelijk twee jaar in plaats van één jaar, bedreigd. Overigens moge worden verwezen naar de toelichting op onderdeel B van het wetsontwerp.

B. Het nieuwe artikel 391 treedt in de plaats van de bestaande artikelen 391, 394, 398 en 399. De ondergetekende acht het niet zinvol, het overigens ook weinig aansprekend onderscheid tussen de misdrijven van desertie en dienstweigering te handhaven nu, anders dan in de bestaande regeling, zowel bij het ene als bij het andere misdrijf de strafwaardigheid komt te liggen in het niet nakomen van een verplichting uit de arbeidsovereenkomst waardoor de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading in gevaar wordt gebracht.

Het doen vervallen van dit onderscheid heeft ook het voordeel, dat men in het vervolg de moeilijkheden voorkomt die zich onder de bestaande regeling wel eens hebben voorgedaan bij de kwalificatie van het bewezen verklaarde feit in de rechterlijke uitspraak.

Evenmin bestaat er naar zijn oordeel nog behoefte aan een, met het wettelijke onderscheid tussen „schip” en „zeevissersvaartuig” corresponderend, verschil in strafmaximum. De geldende wet kent zulk een verschil wel in de artikelen 390, 391 en 399, maar niet in artikel 398.

Over de redactie van de voorgestelde strafbepaling kan, in aansluiting op hetgeen daarover reeds in het algemeen gedeelte van deze toelichting is medegedeeld, nog het volgende worden opgemerkt.

Het vereiste dat de schepeling „opzettelijk” moet hebben gehandeld, houdt in dat hij wist of redelijkerwijze had moeten weten, dat hij zich in strijd met enige verplichting uit zijn arbeidscontract gedroeg. Bij vaagheid of dubbelzinnigheid van de arbeidsovereenkomst zal de strafbepaling derhalve geen toepassing kunnen vinden.

Evenals in het geldende artikel 391 is het te duchten gevaar voor de veiligheid van schip, opvarenden of lading geformuleerd als een z.g. bijkomende voorwaarde van strafbaarheid. Daardoor is voor de mogelijkheid van toepassing van een strafsancie niet vereist, dat de dader zich van dat gevaar bewust is geweest of had kunnen zijn. Zou men die eis wel stellen, dan zouden wellicht te grote bewijsmoeilijkheden kunnen ontstaan. Bij de interpretatie van de term „in gevaar brengen” zal de jurisprudentie op andere artikelen van het Wetboek van Strafrecht waarin het veroorzaken van gevaar een rol speelt (m.n. de artikelen 157 e.v. Sr.) als richtsnoer kunnen worden gebruikt.

De bedreigde sanctie van maximaal een jaar gevangenisstraf is ontleend aan het bestaande artikel 391, onder 1°. De grond voor strafverzwaring die het geldende artikel 394 inhoudt voor het geval dat twee of meer personen gezamenlijk of ten gevolge van samenspanning het misdrijf plegen, is verwerkt in het nieuwe artikel 391, tweede lid.

C en D. Artikel 394bis, dat de reder, boekhouder of schipper strafbaar stelt die een schepeling binnen een maand

na diens desertie in dienst neemt, heeft in een lange reeks van jaren nimmer toepassing gevonden. Het artikel sluit, ook in gewijzigde vorm, slecht aan op het nieuwe artikel 391. De ondergetekende geeft er daarom de voorkeur aan, dit overbodig lijkende artikel te schrappen.

Artikel 404 van het Wetboek van Strafrecht dat de kapitein strafbaar stelt die buiten noodzaak of in strijd met enig wettelijk voorschrift zijn schip verlaat, na de bemanning last of vergunning te hebben gegeven hetzelfde te doen, is eveneens volkomen in het vergeetboek geraakt. Het artikel past niet in de opzet van het wetsontwerp. Ook wanneer de kapitein in feite bij de werkstaking het voorbeeld heeft gegeven, behoort hij slechts strafbaar te zijn wanneer hij daarmee de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading in gevaar heeft gebracht. Hij valt dan echter reeds onder het nieuwe artikel 390 Sr., terwijl eventueel nog een vervolging voor uitlokking van het misdrijf van artikel 391 mogelijk zal zijn. In het wetsontwerp is daarom voorgesteld ook deze strafbepaling te schrappen.

De overige wetswijzigingen die in de onderdelen C en D van het wetsontwerp worden voorgesteld, houden rechtstreeks verband met de wijziging omschreven in onderdeel B.

Opgemerkt zij tenslotte nog, dat thans – krachtens artikel 64, tweede lid, van het Wetboek van Strafvordering – voorlopige hechtenis kan worden toegepast in geval van verdenking van het in het geldende artikel 391, onder 1° W.v.S., omschreven misdrijf. Die mogelijkheid zal echter vervallen wanneer het bij de Staten-Generaal aanhangige wetsontwerp nr. 9994, tot herziening van enige bepalingen betreffende de toepassing van voorlopige hechtenis, kracht van wet verkrijgt. Mocht het thans ingediende ontwerp eerder in de Tweede Kamer in openbare behandeling komen, dan kan, bij nota van wijziging, alsnog een bepaling worden toegevoegd, strekkende tot aanpassing van artikel 64 Sv. door daarin de verwijzing naar artikel 391, onder 1° W.v.S., te schrappen.

*De Minister van Justitie,*

C. H. F. POLAK.