

Wijziging van de bepalingen van het Wetboek van Strafrecht omtrent het niet nakomen van arbeidsovereenkomsten door schipper en schepelingen

VOORLOPIG VERSLAG

Nr. 5

(De vroegere stukken zijn gedrukt in de zitting 1970-1971)

De vaste Commissie voor Justitie, in welke handen dit wetsontwerp is gesteld, heeft de eer daaromtrent als volgt rapport uit te brengen.

De commissie had met belangstelling en in het algemeen ook met instemming van dit wetsontwerp kennis genomen.

Reeds bij de Wet van 14 juni 1930, *Staatsblad* 240, houdende nieuwe wettelijke regelingen van de arbeidsovereenkomst van kapitein en schepelingen (in werking getreden bij K.B. van 18 mei 1937) werd als beginsel aanvaard, dat er gelijkstelling in rechte moest zijn van de schepeling met andere werknemers.

„Dientengevolge werd aanvaard, dat de eenvoudige wanstprestatie, het blote zich onttrekken aan een overeenkomst, wel burgerrechtelijke gevolgen, doch geen straffen rechtvaardigt”. (D. Simons, *Leerboek van het Nederlands Strafrecht*, 2de deel, 6de druk, blz. 363.)

Zoals in de memorie van toelichting onder het algemeen gedeelte terecht nader wordt aangegeven, werd het bovenvermeld, volstreekte juiste uitgangspunt toen niet consequent doorgetrokken. Het is de verdienste van het onderhavige wetsontwerp, dat zulks thans wel geschiedt. Dat Nederland hierbij in de pas komt te lopen met het Europees sociaal handvest is vanzelfsprekend een juiste en goede zaak.

Deze instemming gold met name ook voor het vervallen van het onderscheid tussen de tot dusver gehanteerde begrippen dienstweigering en desertie, welk onderscheid tot ongerijmde consequenties zou leiden in het licht van het door Nederland bekrachtigde Verdrag betreffende de afschaffing van gedwongen arbeid en van het reeds hierboven vermelde geruime tijd geleden ondertekende Europese Sociale Handvest.

Zeer vele leden achtten het ook juist, dat in de voorgestelde artikelen 390 en 391 geen onderscheid meer wordt gemaakt voor wat de strafmaat betreft tussen de schipper van een schip en die van een zeevissersvaartuig, noch tussen de schepeling van het schip en die van een zeevissersvaartuig.

Het gevaarscheppend element immers is beslissend voor de strafwaardigheid van de gedraging en daarbij maakt het geen verschil of deze op een schip dan wel op een zeevissersvaartuig plaatsvindt. Dat hierbij de *maximum* straf van 2 jaar resp. van 1 jaar voorkomend in de thans bestaande artikelen 390 sub 1 en 391 sub 1 wordt gehandhaafd ontmoette bij de hier aan het woord zijnde leden geen bezwaar.

Vele leden daarentegen koesterden voorshands bezwaren dat in de beide nieuwe artikelen niet het laagste, maar het hoogste strafmaximum is aangehouden. Zij zouden daarom een nadere motivering van deze beslissing op prijs stellen.

Sommige leden merkten op, dat de redactie van artikel 390 Sr zoals die na wijziging zou komen te luiden de schipper van een Nederlands schip (zeevaartuig) in een bijzondere positie plaatst ten opzichte van de schipper van een binnenvaartuig. Artikel 86 Sr zegt wat onder een Nederlands schip dient te worden verstaan; binnenschepen vallen daar niet onder.

Ter toelichting betoogden zij het volgende.

Indien de kapitein van een kustvaartuig van b.v. 250 brt. zich te Hamburg onttrekt aan het voeren van zijn schip onder de omstandigheden genoemd in artikel 390 Sr dan begaat hij een misdrijf.

Indien de schipper van een Nederlands binnenvaarttuig van vergelijkbare tonnenmaat zich aldaar onder gelijke omstandigheden onttrekt aan het voeren van zijn vaarttuig dan is de Nederlandse strafwet niet overtreden.

De praktijk leert dat het laatste geval zich overigens eerder zal voordoen.

Artikel 390 Sr zoals voorgesteld richt zich in zijn algemene redactie uitsluitend tegen schippers van „zeevaartuigen”, waardoor de vraag rijst waarom juist deze categorie schippers met straf moet worden bedreigd.

Het verschil kan niet gelegen zijn in de gevaarlijkheid van de gedraging – deze is immers dezelfde.

Het verschil moet dan wel gelegen zijn in de arbeidsovereenkomst wat niet onmiddellijk valt in te zien. Is deze conclusie juist? Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor de schepelingen (391 Sr).

Vele leden achtten voorts een belangrijke verbetering het beperken van de mogelijkheid van strafrechtelijk ingrijpen tot de reis in plaats van tot de periode tussen het aan- of afmonsteren. Toch rees ook op dit punt een vraag en wel over het begrip „reis”. Op blz. 3 van de memorie van toelichting stelt de Minister terecht, dat het onjuist zou 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 uitgekomen staking strafrechtelijk in een andere positie te plaatsen dan de overige stakers die als zodanig in geen geval strafbaar zijn”. Mag uit de woorden „b.v. in een Nederlandse haven is afgemeerd” worden afgeleid, dat hetzelfde bedoeld wordt ten aanzien van enige buitenlandse haven? Tot misverstand in dit opzicht zou ook aanleiding kunnen geven de laatste zinsnede in de linkerkolom van blz. 3, te weten dat „de reis geacht moet 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”. Een buitenlandse haven kan, doch behoeft evenmin als een Nederlandse haven eindbestemming te zijn. Indien op dit punt inderdaad onduidelijkheid blijft bestaan, verdient het dan geen aanbeveling om het begrip „reis” door het begrip „vaart” te vervangen?

De hier aan het woord zijnde leden hadden met voldoening kennis genomen van het clausuleren en objectiveren van de aanvankelijk zeer ruime formule inzake het voor schip, opvarenden of lading te duchten gevaar; zij begrepen uit de voorlaatste alinea in de rechterkolom van blz. 3 van de memorie van toelichting, dat voor een te ruime interpretatie van het ingevoerde begrip „in gevaar brengen” niet behoeft te worden gevreesd.

Zij meenden met zeer vele leden nog wel zekere twijfels te moeten uiten over de wenselijkheid van handhaving van artikel 400 eerste lid omdat de vraag rijst, of hiermede de elders met dit ontwerp beoogde en h.i. bereikte verbeteringen niet weer ten dele te niet zouden kunnen worden gedaan.

Nog afgezien van de argumenten die de Minister in zijn memorie van toelichting bezigt, zijn de huidige artikelen over deze materie naar het oordeel van enkele leden alleen daarom al te verwerpen, omdat zij een strafrechtelijke sanctie verbinden aan een civielrechtelijke arbeidsovereenkomst. Dat impliceert nl. dat volgens de wetgever het verbreken van een dergelijke arbeidsovereenkomst een zo zware inbreuk op het begrip „rechtsorde” vormt, dat daaraan straf verbonden moet worden. Een dergelijk stelsel, waarin de overheid zich uitdrukkelijk naast de economisch sterkere stelt, is in alle opzichten uit den boze.

In dit kader vroegen deze leden, waarom het te duchten gevaar voor de veiligheid van schip, opvarenden of lading als een z.g. bijkomende voorwaarde van strafbaarheid geformuleerd is. Hieromtrent citeerden zij met instemming Van Bemelen - Van Hattum, Hand- en Leerboek van het Nederlandse Strafrecht (deel 1, blz. 321): „De reden immers van de opneming van dergelijke voorwaarden (bedoeld zijn de bij-

komende voorwaarden van strafbaarheid) in de delictomschrijving is geen andere dan dat men het, ook reeds zonder dat die voorwaarden in vervulling zijn gegaan, strafwaardige geoordeelde feit, eerst na vervulling dier voorwaarden strafbaar heeft willen stellen, omdat anders de strafbaarheid het algemeen belang zou kunnen schaden. Geenszins heeft men door het stellen van de bijkomende voorwaarde tot uiting willen brengen dat aan de omschreven gedraging nog een subjectief vereiste ontbreekt met welker aanwezigheid eerst strafwaardigheid zou ontstaan.” Ook Pompe laat zich in deze richting uit: „De normovertreding is (behoudens uitzonderingen, waarbij het strafbare feit niet wederrechtelijk is, speciaal in artikel 40-43 Sr) met de omschreven gedraging reeds begaan. Strafrechtelijk is er echter in de gegeven voorbeelden nog niets gebeurd, vóór ook de bijkomende voorwaarde is ingetreden.” (Handboek van het Nederlandse Strafrecht, 5de druk, blz. 75). Deelt de Minister de opvatting van de hier geciteerde schrijvers over het karakter van de bijkomende voorwaarde van strafbaarheid en, zo ja, acht hij de constructie van dit wetsontwerp dan nog wel te rijmen met de in de memorie van toelichting neergelegde opvatting, dat verbreking van de arbeidsovereenkomst – afgezien van enkele uitzonderlijke omstandigheden – ook voor schepelingen en schipper, in principe geen normovertreding en geen strafwaardig geoordeeld feit is?

Het feit, dat het te duchten gevaar als een bijkomende voorwaarde van strafbaarheid wordt geconstrueerd heeft ook tot gevolg dat dit aspect losgekoppeld wordt van iedere opzet of schuld. Zoals de memorie van toelichting zegt, is zelfs strafbaarheid aanwezig als de dader zich van dat gevaar niet bewust had kunnen zijn. Ook de in de jurisprudentie gevormde regel „geen straf zonder schuld” is op de bijkomende voorwaarde van strafbaarheid niet van toepassing, volgens de voorgestelde wettekst. Enkele leden achtten dit een volstrekt onjuiste situatie.

Bovendien wordt het gevaar geschapen dat via een achterdeur toch weer de mogelijkheid ontstaat voor een toepassing van dit artikel in b.v. het geval van een werkstaking. De terminologie „indien die gedraging de veiligheid van het schip, de opvarenden of de lading in gevaar brengt” is nog altijd vrij rekbaar. De rechtszekerheid voor de dader zou er zeker bij gebaat zijn dat als eis wordt gesteld, dat de dader zich van het gevaar bewust moet zijn of had moeten zijn.

Aldus vastgesteld 28 juni 1971.

BOERTIEN
WIEBENGA
VAN SCHAIK
WOLFF
RIETKERK
GOUDSMIT
HAARS
GEURTSSEN
ROETHOF
HEYMANS
SPAANDERMAN
VAN DER SANDEN
HAAS-BERGER
STOFFELEN
DE GAAY FORTMAN.