

EINDVERSLAG van de vaste Commissie voor Justitie omtrent het ontwerp van wet tot wijziging van de bepalingen van het Wetboek van Strafrecht omtrent het niet nakomen van arbeidsovereenkomsten door schipper en schepelingen.

Nadat het voorlopig verslag der commissie aan de Regering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

MEMORIE VAN ANTWOORD

Het lid van de P.S.P.-fractie meende, dat nu in het wetsontwerp geen onderscheid wordt gemaakt tussen „zeeschepen” en „vissersvaartuigen”, maar deze beide termen zijn vervangen door het algemene begrip „vaartuig”, ook de definities in artikel 86 van het Wetboek van Strafrecht en in de artikelen 136a, eerste lid, en 136b, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering hadden moeten worden aangepast. In deze artikelen worden immers de termen „Nederlands schip” en „zeevissersvaartuig” nog gebruikt. Voorts stelde dit lid de vraag waarom het begrip „schepeling” in de verschillende strafbepalingen niet is vervangen door een ruimere omschrijving zodat daaronder ook leden van een maatschap en andere personen aan boord, die niet op arbeidsovereenkomst varen, komen te vallen.

De ondergetekende moge erop wijzen dat in verschillende artikelen van het Wetboek van Strafrecht, die door het wetsontwerp niet worden gewijzigd, gesproken wordt van „Nederlands schip” en „zeevissersvaartuig”. Men zie de artikelen 386, 387, 395, 397, 402, 403, 406, 407, 412, 413 en 471 van het Wetboek van Strafrecht en artikel 539v van het Wetboek van Strafvordering. Had men de artikelen 86 Sr. en 136a en 136b Sv. willen herschrijven dan zouden ook al deze artikelen herschreven hebben moeten worden. Een dergelijke wetswijziging zou het kader van het onderhavige wetsontwerp, dat slechts betrekking heeft op gevallen van niet-nakomen van arbeidsovereenkomsten door schipper en schepelingen, te buiten gaan.

Op zich zelf zou het zeker nuttig zijn, indien in die artikelen van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering waar de termen „schip”, „vaartuig” en „zeevissersvaartuig” afwisselend door elkaar worden gebruikt, een grotere terminologische eenheid wordt gebracht. Dit zou ook daarom wenselijk zijn omdat artikel 86 van het Wetboek van Strafrecht wel een definitie geeft van hetgeen onder „Nederlands schip” moet worden verstaan, maar niet het begrip „Nederlands vaartuig” omschrijft. Intussen hebben zich op dit punt in de praktijk nooit ernstige moeilijkheden voorgedaan. Een urgente noodzaak tot wetswijziging is er dan ook niet. Projecten van wetgeving die meer prioriteit hebben, omdat daarmede grotere belangen zijn gemoeid, zullen voorshands moeten voorgaan.

Een algehele wijziging van de titels van het Wetboek van Strafrecht, die betrekking hebben op scheepvaartmisdriven c.q. scheepvaartovertradingen, kan beter plaats hebben in samenhang met de tot stand te brengen herziening van het zeerecht

bij de totstandkoming van boek 8 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek.

De verdragen die aan het wetsontwerp ten grondslag liggen strekken ertoe de eventuele strafbaarheid wegens het niet nakomen van een arbeidsovereenkomst zoveel mogelijk te beperken. In dit kader paste het slecht om strafbaarheid te scheppen daar waar die tot dusverre niet bestond. Om deze reden is er van afgezien om in het oorspronkelijk voorgestelde artikel 391 Sr. de term „schepeling”, die was ontleend aan het bestaande artikel 391, te vervangen door een meeromvattende uitdrukking waardoor ook leden van de maatschap en andere personen, niet zijnde schepeling, onder het bereik van de strafwet zouden vallen.

Overigens heeft zich in de praktijk, voor zover aan de ondergetekende bekend, nooit de reële behoefte voorgedaan om leden van de maatschap etc. wegens weigering tot het verrichten van arbeid aan boord van vaartuigen te vervolgen. Doordat het voorgestelde artikel 391 bij de mondelinge behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer is komen te vervallen, heeft de vraag of dit artikel een ruimer bereik moest hebben dan aanvankelijk was voorgesteld intussen haar betekenis verloren. Opgemerkt wordt nog dat in het wel gehandhaafde artikel 400 Sr. straf wordt bedreigd ten aanzien van opvarenden, niet zijnde schepeling, die opzettelijk niet gehoorzamen aan enig bevel van de schipper tot handhaving van de orde en tucht aan boord gegeven.

Het begrip „buitengaats” wordt in het Wetboek van Strafrecht niet gebruikt en lijkt op zich zelf ook te weinig bepaald. In dit verband wordt verwezen naar de wel zeer uitvoerige definitie die in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet van het begrip „buitengaats brengen” wordt gegeven.

Naar aanleiding van de schrapping van artikel 391 is door de leden van de fractie van de V.V.D. de vraag gesteld of, indien schepelingen opzettelijk hun verplichtingen niet nakomen en daardoor gevaar dreigt, de overheid bevoegd is in te grijpen om het gevaar te keren en zo ja, welk orgaan van de overheid die bevoegdheid heeft en in welke gevallen.

Indien schepelingen opzettelijk hun verplichtingen niet nakomen en daardoor gevaar dreigt, zal de overheid aan het in nood verkerende schip en zijn bemanning hulp moeten verlenen. Een verplichting daartoe is in verschillende verdragen, waarbij Nederland partij is, vastgelegd. In dit verband dient in het bijzonder te worden genoemd het op 17 juni 1960 te Londen gesloten Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee 1960 (*Trb.* 1963, nr. 89).

In de instructies voor de bevelvoerende officieren van de Koninklijke Marine is voorgeschreven dat zij een in nood verkerend schip en de bemanning ervan alle hulp moeten verlenen, die hun mogelijk is.

Ook staan zij de opvarenden van schepen die zulks dringend nodig hebben bij met water, levensmiddelen en andere behoeften. Daarbij wordt geen acht geslagen op de nationaliteit van het schip of op die der opvarenden. Op een koopvaardijship in nood, dat anders de reis niet kan vervolgen, zullen leden van de bemanning van het marinevaartuig kunnen overgaan, mits die bemanning daardoor niet te veel wordt verzwakt. Deze hulpverleningsvoorschriften sluiten aan bij die welke zijn omschreven in de artikelen 358a en 370 van het Wetboek van Koophandel. Hoe de hulp het beste kan worden verleend zal uiteraard van geval tot geval beoordeeld moeten worden; zo nodig zal hierover contact kunnen worden opgenomen met marine-autoriteiten aan de wal c.q. het Ministerie van Defensie.

Voorts moge nog worden verwezen naar de beschikking van de Minister van Defensie van 29 april 1970 (*Stcrt.* 1970, 91) waarbij een uit onderdelen van de Koninklijke Marine bestaande opsporings- en reddingsdienst is ingesteld voor de hulpverlening aan en redding van bemanning en passagiers van in nood verkerende schepen en luchtvaartuigen.

De hulpverlening door marinevaartuigen aan een Nederlands schip kan niet inhouden, dat aan de schepelingen die in verzuim zijn last zou kunnen worden gegeven het werk te hervatten. Door de schrapping van artikel 391 Sr. zal het niet nakomen van de arbeidsovereenkomst door de schepeling immers niet langer een strafbaar feit opleveren, zodat de vraag van het al dan niet „gedogen” daarvan door de overheid zich als zodanig niet goed laat stellen.

Wel bestaat ingevolge artikel 48 van de Schepenwet de mogelijkheid om onafhankelijk van de vraag of enig strafbaar feit is gepleegd, de kapitein, stuurman, machinist, radiotelegrafist of radiotelefonist wegens de in dat artikel genoemde feiten ter verantwoording te roepen voor de Raad voor de Scheepvaart. In dat geval wordt dus achteraf de laakbaarheid van het gedrag beoordeeld door de daartoe door de wet aangewezen rechter. Indien hulp wordt verleend door marinevaartuigen wordt, overeenkomstig de daaromtrent bestaande instructies voor de commandanten, geen hulp- of bergloon gevorderd. Wel kan, indien hiertoe aanleiding bestaat, een vergoeding worden gevraagd voor geleden schade of voor materialen welke uitsluitend voor hulpverlening of berging zijn gebruikt. Voor de vraag of, indien een derde hulp heeft verleend, hulploon zal kunnen worden gevorderd, zijn de bepalingen van de zevende titel van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel (de artikelen 545 e.v.) beslissend.

Gelet ook op het belang dat de opvarenden van een vaartuig er in het algemeen bij zullen hebben om niet op zee een gevaarlijke situatie te doen ontstaan, waarvan zij ook zelf de dupe zouden kunnen worden, meent de ondergetekende dat het praktisch effect van de schrapping van artikel 391 gering zal zijn. Tot die veronderstelling geeft mede aanleiding de geringe frequentie waarmee het artikel in de afgelopen jaren is toegepast. Bij het CBS werd voor de jaren 1965-1970 ter zake van dit artikel geen enkele veroordeling en geen enkel sepôt geregistreerd.

De Minister van Justitie,

VAN AGT.

De commissie heeft gemeend met de mededeling van dit antwoord aan de Kamer haar eindverslag te kunnen sluiten.

Vastgesteld 21 mei 1973.

KAULINGFREKS
MAEIJER
BRONGERSMA
TROOSTWIJK (*plv.*)
POLAK (*plv.*)
PIKET
BOUKEMA
SCHWARZ
BOEKMAN
AGTERBERG
MEULEMAN
VAN WIJK.