

## Hoge Raad der Nederlanden

Arrest van 12 juni 2012

LJN BW7948

Voorzitter: mr.A.J.A. van Dorst, raadsheren: mrs. B.C. de Savornin Lohman en J. de Hullu.

### Onachtzame loadmaster?

*Onder schuld als delictsbestanddeel wordt een min of meer grove of aanmerkelijke schuld verstaan. Of sprake is van dergelijke schuld in de zin van art. 307 Sr of art. 130 WMSr wordt bepaald door de manier waarop die schuld in de tenlastelegging nader is geconcretiseerd, en is voorts afhankelijk van het geheel van de gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval. Het oordeel van het Hof dat wegens het ontbreken van voldoende verwijtbaarheid geen sprake is geweest van min of meer grove of aanmerkelijke schuld als in de tenlastelegging omschreven, geeft niet blijk van een onjuiste uitleg van art. 307 Sr of art. 130 WMSr.*

(WMSr art. 130; Sr art. 307)

### ARREST

op het beroep in cassatie tegen een arrest van het Gerechtshof te Arnhem, Militaire Kamer, van 21 september 2010, nummer 21/004898-08, in de strafzaak tegen:

[Verdachte], geboren te [geboorteplaats] op [geboortedatum], wonende te [woonplaats].

### I. Geding in cassatie

Het beroep is ingesteld door de Advocaat-Generaal bij het Hof. Deze heeft bij schriftuur een middel van cassatie voorgesteld. De schriftuur is aan dit arrest gehecht en maakt daarvan deel uit.

De raadslieden van de verdachte, mr. G.G.J. Knoops en mr. S.C. Post, beiden advocaat te Amsterdam, hebben het beroep tegengesproken.

De Advocaat-Generaal Vellinga heeft geconcludeerd tot verwerping van het beroep.

### II. Beoordeling van het middel

2.1. Het middel klaagt primair dat het Hof niet op de grondslag van de tenlastelegging heeft onderzocht en beslist of sprake is van schuld in de zin van art. 307 Sr en art. 130 Wetboek van Militair Strafrecht (hierna: WMSr), en subsidiair dat het Hof zijn oordeel op onbegrijpelijke wijze heeft gemotiveerd.

2.2.1. Aan de verdachte is tenlastegelegd dat:

“[primair] hij op of omstreeks 02 juni 2007 te of nabij Wezep, gemeente Oldebroek, als boordwerktuigkundige/loadmaster in een helikopter welke op een hoogte van ongeveer 30 meter boven de grond hing, grovelijk, althans aanmerkelijk onvoorzichtig en/of onachtzaam en/of

nalatig een aan die helikopter bevestigd afdaaltouw, waaraan een persoon (te weten [slachtoffer]) – bij gelegenheid van het zgn. abseilen vanuit die helikopter – was bevestigd, althans verbonden, niet op een zodanige plek en/of wijze heeft doorgesneden of losgemaakt dat dat touw los zou komen van de helikopter waardoor dat touw (waaraan voornoemde [slachtoffer]) aan de helikopter bleef bevestigd waarna hij, verdachte, zich er niet (voldoende) van heeft vergewist dat het afdaaltouw – waaraan [slachtoffer] was bevestigd – niet meer aan de helikopter bevestigd was en/of zich er onvoldoende van heeft overtuigd of [slachtoffer] zich vrij van de afdaallijn bevond en/of (vervolgens) aan de (eerste) piloot van de helikopter het commando ‘vier touwen los, voorin overnemen’, en/althans ‘we kunnen’, althans in dergelijke bewoording, heeft gegeven, en/althans (daarmee) aan de (eerste) piloot van de helikopter heeft aangegeven dat deze (veilig) kon wegvliegen waarna de (eerste) piloot met die helikopter is weggevlogen waarbij/waarna [slachtoffer] over een afstand van ongeveer vierhonderd meter, althans over een aanzienlijke afstand (geheel of gedeeltelijk) over de grond is (mee)gesleurd, waardoor het aan zijn schuld te wijten is geweest dat [slachtoffer] zodanig letsel, te weten uitgebreide bloeditstorting(en) in de borst- en buikholte en schade aan de hersenen, heeft bekomen, dat deze aan de gevolgen daarvan is overleden;

[subsidiar] hij als militair, in de rang/stand van Sergeant-Majoor, op of omstreeks 2 juni 2007 te of nabij Wezep, gemeente Oldebroek, nadat verdachtes meerdere, Luitenant ter Zee der 2e klasse [betrokkene 1], vooraf te weten op of omstreeks 31 mei 2007 te of nabij Wezep in ieder geval in de periode van 31 mei 2007 t/m 02 juni 2007, het bevel had gegeven om de afdaaltouwen te snijden in plaats van los te koppelen, in ernstige mate nalatig dat dienstbevel niet heeft opgevolgd, hierin bestaande dat hij één van de afdaaltouwen, te weten het afdaaltouw waaraan een persoon ([slachtoffer]) was bevestigd, niet op een zodanige plek en/of wijze heeft doorgesneden dat dat touw los zou komen van de helikopter, waardoor dat touw aan de helikopter bleef bevestigd waarna hij, verdachte, aan de (eerste) piloot van de helikopter het commando ‘vier touwen los, voorin overnemen’ en/of ‘we kunnen’<sup>1</sup> althans in dergelijke bewoordingen, heeft aangegeven dat deze (veilig) kon wegvliegen waarna de piloot met die helikopter is weggevlogen waarbij voornoemde [slachtoffer] over een aanzienlijke afstand (geheel of gedeeltelijk) over de grond is (mee)gesleurd en zodanig letsel heeft bekomen dat deze aan de gevolgen daarvan is overleden”.

2.2.2. Het Hof heeft de verdachte vrijgesproken van het hem tenlastegelegde. Het Hof heeft daartoe het volgende overwogen.

“Het primair tenlastegelegde

Bij de beoordeling van het (na wijziging van de tenlastelegging: primair) tenlastegelegde misdrijf ‘dood door schuld’ dienen de volgende vragen onder ogen te worden gezien:

<sup>1</sup> Hoewel 's Hofs arrest vermeldt dat de tenlastelegging in hoger beroep gewijzigd is, is deze wijziging – vide de eerste voetnoot bij de CAG – kennelijk niet verwerkt. Waarom de Hoge Raad het arrest niet verbeterd leest – het opnemen van de gewijzigde passage getuigt van een kennelijke schrijffout – onttrekt zich aan onze waarneming. – Red.

- a. heeft verdachte een fout gemaakt;
- b. is er voldoende oorzakelijk verband ('causaliteit') tussen de gemaakte fout en de dood van het slachtoffer;
- c. is er sprake van schuld in de zin van artikel 307 van het Wetboek van Strafrecht, dat wil zeggen: is er sprake van min of meer grove of aanmerkelijke onvoorzichtigheid, onachtzaamheid of nalatigheid?

Ad a. Het is niet in geschil dat verdachte een fout heeft gemaakt door de afdaallijn van de sgt-I [slachtoffer] op de verkeerde plaats – namelijk tussen de beide bevestigingspunten in de helikopter en niet aan de buitenzijde van die bevestigingspunten – door te snijden.

Ad b. Bij het fatale incident zijn naar het oordeel van het hof drie bepalende factoren in aanmerking te nemen. De eerste factor is dat de afdaler niet los is kunnen komen van de afdaallijn. Mogelijk heeft de korte tijd, die deze afdaler had om los te komen, in combinatie met onvoldoende of zelfs geen getraindheid met het recent daarvoor geïntroduceerde gemodificeerde mechaniek, waarmee hij aan de afdaallijn was verbonden (het PES – Personal Escape System), hierbij een rol gespeeld. Ondanks onderzoek is niet met voldoende zekerheid vastgesteld kunnen worden wat de oorzaak was van het niet loskomen van de afdaler van zijn afdaallijn.

De tweede factor is de door verdachte gemaakte fout bij het snijden van de afdaallijn in de helikopter. Daardoor is de lijn niet van de helikopter losgekomen. Verdachte heeft dit niet onderkend en aan de vliegers aangegeven, dat de helikopter weg kon vliegen. Verdachte heeft – volgens zijn eigen verklaring – gezegd: 'Touwen zijn door' en 'Go' of 'Gaan'.

De derde factor is dat de helikopter laag, met de neus naar beneden en met grote snelheid is weggevlogen. Daardoor is het slachtoffer met grote snelheid de lucht in 'gekatapulteerd', vervolgens tegen de grond geslagen en daarna over een aanzienlijke afstand en met grote kracht over de grond en tegen obstakels gesleurd. Voorts is daardoor pas toen het te laat was gezien, dat er nog een lijn en een persoon aan de helikopter vastzaten.

Naar het oordeel van het hof geldt voor de beide eerstgenoemde factoren dat zij, in hun combinatie, de directe oorzaak van het ongeval vormen. Bij de derde factor blijven een aantal 'Wat als?'-vragen onbeantwoord. Zoals de vraag wat er gebeurd zou zijn als de helikopter eerst alleen hoogte had gemaakt en verdachte dan – zoals hij nu heeft gedaan, in een reflex – alsnog de lijn van de helikopter had losgesneden.

Naar het oordeel van het hof is er, alle omstandigheden in aanmerking genomen, voldoende causaal verband tussen de door verdachte gemaakte fout en de dood van het slachtoffer. Aan dat directe causale verband doet niet af dat ook andere factoren hebben bijgedragen aan het overlijden van het slachtoffer.

Ad c. Bij de beoordeling van de mate van schuld dienen alle omstandigheden van het geval in aanmerking te worden genomen, waarbij echter de ernst van het gevolg niet redengevend is voor de mate van schuld. Over het ongeval en de daaraan ten grondslag liggende factoren is door verschillende instanties gerapporteerd. Een integrale beoordeling is gegeven door:

- de door de Commandant der Strijdkrachten ingestelde Commissie van Onderzoek (rapport van 30 januari 2008);

- de Onderzoeksraad voor Veiligheid (rapport van april 2008);
- dr. W.F. Schmidt en zijn mede-onderzoekers, verbonden aan de Nederlandse Defensie Academie (Rapportage van een Human Factors analyse naar het luchtvaartongeval tijdens de Landmachtdagen te Wezep op 2 juni 2007; september 2008).

Voor de goede orde merkt het hof op, dat op grond van het bepaalde in artikel 69 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid het rapport van de Onderzoeksraad niet voor het bewijs kan worden gebruikt.

Het hof maakt uit deze rapporten op, dat er in het algemeen onvoldoende aandacht is geweest voor het aspect veiligheid. Dit ondanks het gegeven, dat het slechts ging om een demonstratie en niet om werken onder operationele- of noodomstandigheden. De wens om aan de demonstratie een flitsend ('peppie') karakter te geven is, zo moet helaas worden geconstateerd, ten koste gegaan van de veiligheid. Zo is onvoldoende onderkend, dat de afdaalprocedures bij de Marine (die de helikopter met boordpersoneel leverde) anders waren dan bij de Landmacht (waartoe de afdalers behoorden) en dat het vooraf maken van eenduidige afspraken over controlemomenten en procedures en het nauwgezet achteraf evalueren van de oefen- en demonstratievluchten juist dan van groot belang is. Dit uitte zich onder meer in het wisselend wel of niet geven van een signaal door de afdalers op het moment dat zij aan de grond stonden en losgekoppeld waren van het touw. Sommige afdalers gaven het volgens de landmachtprocedure voorgeschreven 'thumbs-up' signaal, anderen deden dat niet. Na het vóóroefenen op 31 mei 2007, waarbij bleek dat enkelen wel een signaal gaven, maar anderen niet, werd dit niet besproken. Evenmin was tussen de Landmacht afdaaleenheid en de Marine helikoptercrew besproken dat het PES van één van de afdalers tijdens de oefenvlucht op donderdag 31 mei 2007 haperde. Ook binnen de helikoptercrew zelf is weinig aandacht besteed aan de toepassing van de regelgeving, het op correcte wijze communiceren tijdens de vlucht, het inbouwen van en toezien op controlemomenten met het oog op de juiste uitvoering van handelingen en het nauwgezet evalueren van iedere vlucht. In het kader van het zogenaamde 'crew-concept' had daar bij deze specifieke, niet gangbare procedure, naar het oordeel van het hof meer aandacht aan moeten worden besteed.

Ernstiger lijkt de keuze voor de methode van loskoppelen van de afdaallijnen van de helikopter. Bij de – bij de Marine – gebruikelijke methode maakt de boordwerktuigkundige de lijn met de hand uit beide carabiners los en werpt de lijn naar buiten. Vergissingen als de onderhavige laten zich hierbij moeilijk denken. De gekozen methode (doorsnijden van de lijn) is niet eenduidig geregeld. Bij de Landmacht wordt deze procedure zowel in noodgevallen als bij normaal operationeel optreden toegepast. Bij de Marine wordt de procedure alleen in noodgevallen toegepast en wordt zij wel onderwezen, maar niet geoefend, althans niet door verdachte; hij had deze procedure nooit eerder daadwerkelijk uitgevoerd. Bij deze procedure worden de lijnen in het midden, op de lengteas van de helikopter, doorgesneden. Voor de afdaaloefening bij de Landmachtdagen was echter bepaald dat 'zuinig zou worden gesneden', hetgeen betekende dat niet in het midden van de helikopter, maar zo dicht mogelijk bij het eerste bevestigingspunt van het touw werd gesneden. Hierbij bestaat het gevaar dat de lijn op een verkeerde plaats – tussen het primaire en het secundaire bevestigingspunt – wordt doorgesneden. Dit gevaar is extra groot bij de gebruikte configuratie, waarbij de beide bevestigingspunten in de toch al beperkte ruimte van de Lynxhelikopter in één lijn liggen met de afdaallijn. Naar het oordeel van het hof is het risico van verkeerd snijden in aanzienlijke mate vergroot door te besluiten tot 'zuinig snijden', vanuit de

louter budgettair gemotiveerde gedachte, dat daardoor méér afdalingen met dezelfde afdaallijn konden worden gemaakt.

Naar het oordeel van het hof treft verdachte niet het verwijt, dat hij zich niet heeft verzet tegen deze wijze van snijden. De procedure is op de woensdag voor de Landmachtdagen buiten zijn aanwezigheid afgesproken en hem eerst op de volgende dag tijdens de briefing voor het vóóroefenen opgedragen door de eerste vlieger, zijn militaire meerdere. Daarna – kort voor de uitvoering van de oefenvlucht – werd de opdracht aangevuld met de mededeling van de toegevoegd Heli Abseil Instructeur dat de touwen kort bij het primaire bevestigingspunt moesten worden doorgesneden. Niet is in te zien waarom nu juist verdachte op voorhand het gevaar van deze methode had moeten inzien, waar zovele anderen dat niet deden. Opgemerkt kan worden dat zowel bij de oefenvlucht (met twee afdalers) als bij twee voorafgaande demonstratievluchten (elk met vier afdalers) zich op dit punt geen problemen hebben voorgedaan.

De fout van verdachte ligt hierin, dat hij de afdaallijn op een verkeerd punt heeft doorgesneden en dat hij aan de vliegers heeft doen weten, dat zij weg konden vliegen, zonder dat hij zich er voldoende van had vergewist, dat de lijnen inderdaad los waren van de helikopter. Dat laatste werd mede in de hand gewerkt door de ongebruikelijke methode van losmaken, waarbij het hierboven beschreven controlemoment bij het uitwerpen van de lijn ontbreekt. In de procedure waarbij de touwen worden doorgesneden en die met het oog op gevaarlijke (nood-)situaties of – in elk geval bij de Landmacht – ook bij operationeel optreden inherent een snelle ont koppeling van touw en helikopter beoogt, is geen specifiek controlemoment voorgeschreven. Daar komt bij dat verdachte juist bij deze vlucht technische problemen had bij zijn communicatie met de cockpit, waardoor hij, in afwijking van de voorgaande oefen- en demonstratievluchten besloot niet van vóór naar achteren te werken, maar éérst de achterste twee lijnen te snijden en daarna de twee voorste. Daarna zou hij, immers voorin de cabine gezeten, op directe wijze met de vliegers kunnen communiceren. Door deze – mogelijk mede door een onterecht gevoel van tijdsdruk veroorzaakte – keuze ontnam hij zichzelf echter het overzicht over de gehele cabinevloer, dat hij wel gehad zou hebben bij van voren naar achteren werken. Daardoor zag hij niet dat een van de achterste lijnen, hoewel hij die had doorgesneden, toch nog aan de helikopter vastzat.

Als het hiervoor genoemde complex van factoren in aanmerking wordt genomen is, naar het oordeel van het hof, de door verdachte gemaakte fout in belangrijke mate mede in de hand gewerkt door de organisatorische omgeving, waarin hij zijn werkzaamheden moest verrichten. Naar het oordeel van het hof gaat het in die omstandigheden te ver om verdachte de door hem gemaakte fout in strafrechtelijke zin aan te rekenen als grof of aanmerkelijk onachtzaam of nalatig. Dit leidt het hof tot het oordeel, dat verdachte dient te worden vrijgesproken van het primair tenlastegelegde.

Het subsidiair tenlastegelegde

Het bestanddeel ‘schuld’ in artikel 130 van het Wetboek van Militair Strafrecht dient in dezelfde zin beoordeeld te worden als het overeenkomstige begrip in artikel 307 van het Wetboek van Strafrecht.

Op grond van hetgeen het hof hiervóór heeft overwogen dient verdachte dan ook van het subsidiair tenlastegelegde eveneens te worden vrijgesproken.”

## STRAFRECHTSPRAAK

2.3.1. Onder schuld als delictsbestanddeel wordt een min of meer grove of aanmerkelijke schuld verstaan. Of sprake is van dergelijke schuld in de zin van art. 307 Sr of art. 130 WMSr wordt bepaald door de manier waarop die schuld in de tenlastelegging nader is geconcretiseerd, en is voorts afhankelijk van het geheel van de gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval.

2.3.2. Het Hof heeft geoordeeld dat de door de verdachte gemaakte fout in belangrijke mate mede in de hand is gewerkt door “de organisatorische omgeving waarin hij zijn werkzaamheden moest verrichten” en dat het in die omstandigheden te ver gaat om de verdachte de door hem gemaakte fout in strafrechtelijke zin aan te rekenen als grof of aanmerkelijk onachtzaam of nalatig. Het hierin besloten liggende oordeel van het Hof dat wegens het ontbreken van voldoende verwijtbaarheid geen sprake is geweest van min of meer grove of aanmerkelijke schuld als in de tenlastelegging omschreven, geeft niet blijk van een onjuiste uitleg van art. 307 Sr of art. 130 WMSr. Het Hof heeft derhalve niet vrijgesproken van iets anders dan is tenlastegelegd. Van grondslagverlating is daarom geen sprake. De primaire klacht faalt dus. Ook de subsidiaire klacht faalt aangezien voormeld, met feitelijke waarderingen verweven, oordeel door het Hof niet onbegrijpelijk is gemotiveerd.

2.4. Het middel is tevergeefs voorgesteld.

[Volgt: verwerping van het cassatieberoep. – Red.]

### CONCLUSIE A-G MR. VELLINGA

1. De Militaire Kamer van het Gerechtshof te Arnhem heeft bij arrest van 21 september 2010 de verdachte vrijgesproken van het hem primair en subsidiair tenlastegelegde.

2. De Advocaat-Generaal bij het Hof heeft één middel van cassatie voorgesteld. Namens de verdachte is het cassatieberoep schriftelijk tegengesproken door mr. G.G.J. Knoops en mr. S.C. Post, beiden advocaat te Amsterdam.

3. Het middel klaagt dat het Hof niet op de grondslag van de tenlastelegging heeft onderzocht en beslist of sprake is van schuld in de zin van art. 307 Sr (en art. 130 Wetboek van Militair Strafrecht), althans dat ‘s Hofs motivering van de gegeven vrijspraak onbegrijpelijk is.

4. Het gaat in de onderhavige zaak om het volgende. Op zaterdag 2 juni 2007 vond in Wezep op de Prinses Margriet Kazerne een open dag van de Koninklijke Landmacht plaats. Tijdens die open dag werd een demonstratie gehouden waarbij vier militairen van de Luchtmobiele Brigade vanuit een Lynx helikopter vanaf 30 meter hoogte aan een touw afdaalden. Toen de militairen waren afgedaald is de helikopter weggevlagen, terwijl de afdaallijn van één van de militairen niet van de helikopter en ook niet van de militair zelf was losgekomen. Door het wegvliegen van de helikopter werd deze militair ‘gekatapulteerd’, is hij vervolgens tegen de grond geslagen en daarna over een aanzienlijke afstand over de grond en tegen obstakels gesleurd. Daardoor is hij ernstig gewond geraakt en nadien aan zijn verwondingen overleden. Verdachte maakte deel uit

van de personen die zich in de helikopter bevonden, en was als boordwerktuigkundige/loadmaster belast met het lossnijden van de afdaltouwen in de helikopter.

5. Aan de verdachte is, na wijziging van de tenlastelegging in hoger beroep, tenlastegelegd dat:

“[primaïr] hij op of omstreeks 2 juni 2007 te of nabij Wezep, gemeente Oldebroek, als boordwerktuigkundige/loadmaster in een helikopter welke op een hoogte van ongeveer 30 meter boven de grond hing, grovelijk, althans aanmerkelijk onvoorzichtig en/of onachtzaam en/of nalatig een aan die helikopter bevestigd afdaltouw, waaraan een persoon (te weten [slachtoffer]) – bij gelegenheid van het zgn. abseilen vanuit die helikopter – was bevestigd, althans verbonden, niet op een zodanige plek en/of wijze heeft doorgesneden of losgemaakt dat dat touw los zou komen van de helikopter waardoor dat touw (waaraan voornoemde [slachtoffer]) aan de helikopter bleef bevestigd waarna hij, verdachte, zich er niet (voldoende) van heeft vergewist dat het afdaltouw – waaraan [slachtoffer] was bevestigd – niet meer aan de helikopter bevestigd was en/of zich er onvoldoende van heeft overtuigd of [slachtoffer] zich vrij van de afdallijn bevond en/of (vervolgens) aan de (eerste) piloot van de helikopter het commando ‘vier touwen los, voorin overnemen’, en/althans ‘we kunnen’, althans in dergelijke bewoording, heeft gegeven, en/althans (daarmee) aan de (eerste) piloot van de helikopter heeft aangegeven dat deze (veilig) kon wegvliegen waarna de (eerste) piloot met die helikopter is weggevlagen waarbij/waarna [slachtoffer] over een afstand van ongeveer vierhonderd meter, althans over een aanzienlijke afstand (geheel of gedeeltelijk) over de grond is (mee)gesleurd, waardoor het aan zijn schuld te wijten is geweest dat [slachtoffer] zodanig letsel, te weten uitgebreide bloeduitstorting(en) in de borst- en buikholte en schade aan de hersenen, heeft bekomen, dat deze aan de gevolgen daarvan is overleden.

[subsidiar] hij als militair, in de rang/stand van Sergeant-Majoor, op of omstreeks 2 juni 2007 te of nabij Wezep, gemeente Oldebroek, nadat verdachtes meerdere, Luitenant ter Zee der 2e klasse [betrokkene I], vooraf te weten op of omstreeks 31 mei 2007 te of nabij Wezep in ieder geval in de periode van 31 mei 2007 t/m 02 juni 2007, het bevel had gegeven om de afdaltouwen te snijden in plaats van los te koppelen, in ernstige mate nalatig dat dienstbevel niet heeft opgevolgd, hierin bestaande dat hij één van de afdaltouwen, te weten het afdaltouw waaraan een persoon ([slachtoffer]) was bevestigd, niet op een zodanige plek en/of wijze heeft doorgesneden dat dat touw los komt van de helikopter, waardoor dat touw aan de helikopter bleef bevestigd waarna hij, verdachte, aan de (eerste) piloot van de helikopter het commando ‘vier touwen los, voorin overnemen’ en/of ‘go’ en/of ‘gaan’<sup>2</sup> althans in dergelijke bewoordingen, heeft aangegeven dat deze (veilig) kon wegvliegen waarna de piloot met die helikopter is weggevlagen waarbij voornoemde [slachtoffer] over een aanzienlijke afstand (geheel of gedeeltelijk) over de grond is (mee)gesleurd en zodanig letsel heeft bekomen dat deze aan de gevolgen daarvan is overleden.”

<sup>2</sup> Anders dan in de weergegeven tekst, heeft het Hof in zijn arrest op dit punt de wijziging tenlastelegging niet correct verwerkt.

6. Het bestreden arrest houdt, voor zover voor de beoordeling van het middel relevant, in:

[Zie onder Hoge Raad – Red.]

7. In de toelichting op het middel wordt allereerst aangevoerd dat in de tenlastelegging van het primaire feit een tweetal gedragingen van de verdachte zijn te onderscheiden, te weten enerzijds dat de verdachte een aan de helikopter bevestigd afdaltouw, waaraan het slachtoffer was bevestigd c.q. verbonden, niet op een zodanige plek c.q. wijze heeft doorgesneden dat dit touw van de helikopter is losgekomen, en verdachte zich er niet (voldoende) van heeft vergewist dat het afdaltouw niet meer aan de helikopter bevestigd was (eerste fout), en anderzijds dat de verdachte zich er onvoldoende van heeft overtuigd of het slachtoffer zich vrij van de afdallijn bevond, en het door de verdachte aan de helikopterpiloot geven van het commando dat deze veilig kon wegvliegen (tweede fout). Volgens de toelichting op het middel blijkt uit het bestreden arrest niet, althans onvoldoende duidelijk, of het Hof overeenkomstig de tenlastelegging heeft onderzocht en beslist of genoemde fouten elk afzonderlijk dan wel in combinatie met elkaar schuld in de zin van art. 307 Sr (en art. 130 Wetboek van Militair Strafrecht) opleveren, nu onduidelijk blijft welke ‘door verdachte gemaakte fout’ het Hof bij zijn eindoordeel voor ogen heeft gestaan. Daarbij wordt erop gewezen dat juist de gedraging van het geven van genoemd commando door de verdachte zonder dat hij zich ervan had vergewist dat de lijnen inderdaad los waren van de helikopter, voor de schuldvraag van groter belang [is] dan de andere gedragingen, nu het juist die gedraging is geweest die direct daarop tot de dood van het slachtoffer heeft geleid.

8. Het Hof heeft de tenlastelegging voor wat betreft het primair tenlastegelegde kennelijk aldus verstaan dat de daarin voorkomende gedragingen van het niet op een zodanige plek c.q. wijze doorsnijden of losmaken van het touw – waardoor het touw aan de helikopter bleef bevestigd –, het niet voldoende vergewissen dat het afdaltouw niet meer aan de helikopter bevestigd was, het zich er onvoldoende van overtuigen of de afdaler zich vrij van de afdallijn bevond en het vervolgens geven van bedoeld commando, als één verwijt moeten worden gezien. Die uitleg van de tenlastelegging is niet onbegrijpelijk, en met de bewoordingen van de tenlastelegging niet onverenigbaar.<sup>3</sup> Het aan de verdachte primair tenlastegelegde verwijt komt er immers op neer dat hij alvorens bedoeld commando te geven de controle op het veilig kunnen wegvliegen, dat wil zeggen de controle op het verbroken zijn van de verbinding tussen de afdaler en de helikopter, achterwege heeft gelaten. Die controle zich kon beperken tot de vraag of het afdaltouw los was van de helikopter of tot het controleren of de afdaler vrij van het touw was gekomen. Bleek bij één van deze controles dat de verbinding tussen de afdaler en de helikopter verbroken was, dan werd de afdaler immers niet meegesleept. Van grondslagverlating in de in het middel bedoelde zin, is derhalve geen sprake.

9. Voorts wordt geklaagd dat het Hof bij de beoordeling van de schuldvraag een disproportioneel gewicht heeft toegekend aan het ontbreken van een specifiek controlemoment. Volgens

<sup>3</sup> Ik wijs hier terzijde op punt 4.3 van de schriftuur waar de in de schriftuur genoemde eerste en tweede fout toch weer bijeen worden genomen.



de toelichting op het middel levert het enkele verzuim van het zich niet vergewissen dat de afdaallijnen van de helikopter zijn losgekomen reeds een grove nalatigheid op. Tevens wordt geklaagd dat het Hof heeft nagelaten toe te lichten waarom de door de verdachte gehanteerde procedure bij het doorsnijden van de touwen niet is aangemerkt als een onverantwoorde keuze die kan bijdragen aan het bewijs van schuld in de zin van art. 307 Sr (en art. 130 Wetboek van Militair Strafrecht).

10. Wat betreft laatstgenoemde klacht springt voor alles in het oog dat de omstandigheid dat de verdachte bij het doorsnijden van de afdaallijnen een afwijkende procedure heeft gevolgd, eruit bestaande dat hij van achteren naar voren heeft gewerkt in plaats van andersom, niet als een zelfstandig verwijt aan de verdachte is tenlastegelegd.

11. Bij de beoordeling van genoemde klachten moet het volgende worden vooropgesteld. Onder schuld als delictbestanddeel wordt een min of meer grove of aanmerkelijke schuld verstaan. Of sprake is van dergelijke schuld in de zin van art. 307 Sr wordt bepaald door de manier waarop die schuld in de tenlastelegging nader is geconcretiseerd, en is voorts afhankelijk van het geheel van gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval.<sup>4</sup>

12. Het Hof heeft blijkens het bestreden arrest ten aanzien van de vraag of sprake is van schuld in de zin van art. 307 Sr geoordeeld dat de door de verdachte gemaakte fout – bestaande uit het op een verkeerd punt doorsnijden van de afdaallijn én het aan de vliegers doen weten dat zij weg konden vliegen, zonder zich er voldoende van te hebben vergewist dat de lijnen inderdaad los waren van de helikopter – in belangrijke mate mede in de hand is gewerkt door de organisatorische omgeving waarin de verdachte zijn werkzaamheden moest verrichten, en het in die omstandigheden te ver gaat hem zijn gemaakte fout aan te rekenen als grof of aanmerkelijk onachtzaam of nalatig.

13. Het Hof heeft bij genoemd oordeel in het bijzonder acht geslagen op de voor de demonstratie – door verdachtes meerderen – gekozen methode voor het losmaken van de afdaallijnen. De vaststellingen van het Hof dienaangaande houden in dat:

- voor het loskoppelen van de afdaallijnen van de helikopter door verdachtes meerderen is gekozen voor de methode van het doorsnijden van de lijnen<sup>5</sup>;
- deze methode niet eenduidig is geregeld;
- deze methode bij de Marine, waartoe de helikoptercrew – waaronder de verdachte – be-

<sup>4</sup>Vgl. HR 29 juni 2010, L/JN BL5630, NJ 2010, 674, m.nt. P.A.M. Mevis, rov. 2.4 (t.a.v. schuld in de zin van art. 308 Sr).

<sup>5</sup> De methode van het loskoppelen van de afdaallijnen komt erop neer dat twee musketons moeten worden losgedraaid en de lijn uit de musketon moet worden verwijderd, de lijn vervolgens buiten de helikopter moet worden gehouden om hem te laten vallen om te voorkomen dat de nog in de lijn aanwezig knopen ergens achter blijven haken. De methode van het lossnijden van de afdaallijnen, komt neer op één korte handeling, een snijbeweging, waarna de lijn door zijn eigen gewicht en de downwash van de helikopterrotor zeer snel uit de helikopter wegglijdt (ontleend aan het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van april 2008, p. 32).

hoorde, slechts in noodgevallen wordt toegepast, de methode wel wordt onderwezen, maar niet wordt geoefend, althans niet door de verdachte die deze procedure nooit eerder daadwerkelijk had uitgevoerd;

- bij de methode van het lossnijden van de afdaallijnen de lijnen in het midden, op de lengteas van de helikopter worden doorgesneden<sup>6</sup>;

- voor de afdaal oefening bij de Landmachtdagen was bepaald dat ‘zuinig zou worden gesneden’, hetgeen betekent dat niet in het midden van de helikopter, maar zo dicht mogelijk bij het eerste bevestigingspunt van het touw werd gesneden;

- een dergelijke wijze van zuinig snijden het gevaar in zich bergt dat de lijn op een verkeerde plaats – te weten tussen het primaire en secundaire bevestigingspunt (waar geen spanning op de lijn staat) – wordt doorgesneden;

- bij de gebruikte configuratie, waarbij de beide bevestigingspunten in de beperkte ruimte van de Lynxhelikopter in één lijn liggen met de afdaallijn, genoemd gevaar van verkeerd snijden extra groot is.

#### 14. Voorts heeft het Hof overwogen:

- dat het onvoldoende controleren door verdachte of de afdaallijnen van de helikopter waren losgekomen mede in de hand is gewerkt door de voor verdachte ongebruikelijke methode van losmaken, waarbij geen specifiek controlemoment is voorgeschreven;

- dat het risico van verkeerd snijden in aanzienlijke mate is vergroot door te besluiten tot ‘zuinig snijden’, vanuit de louter budgettaire gemotiveerde gedachte, dat daardoor méér afdalingen met dezelfde afdaallijn konden worden gemaakt;

- dat de procedure de afdaallijnen los te snijden op de woensdag voor de Landmachtdagen buiten verdachtes aanwezigheid is afgesproken en hem eerst op de volgende dag tijdens de briefing voor het vóóroefenen is medegedeeld door verdachtes militaire meerdere, te weten de eerste vlieger;

- dat de opdracht later is aangevuld met de mededeling van de toegevoegd Heli Abseil Instructeur dat de touwen kort bij het primaire bevestigingspunt moesten worden doorgesneden;

- dat niet valt in te zien waarom nu juist de verdachte op voorhand het gevaar van de gekozen methode had moeten inzien, waar zovele anderen dat niet deden<sup>7</sup>, terwijl zich bij de oefenvlucht als ook bij twee voorafgaande demonstratievluchten zich op dit punt geen problemen hadden voorgedaan;

<sup>6</sup>Voor een goed begrip volgt hier een korte beschrijving – ontleend aan het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van april 2008, p. 28 – over de wijze waarop de afdaallijnen in de helikopter bevestigd waren. Aan beide zijden van de helikopter was een afdaalsteun gemonteerd, een zogenaamde skygenieplank. Tussen deze skygenieplanken waren twee afdaalbanden, elk met twee paar bevestigingsogen gemonteerd. Aan de bevestigingsogen waren vier afdaallijnen bevestigd, twee aan elke kant van de cabine. Elke afdaallijn bestond uit één stuk en was met musketons dubbel bevestigd aan een afdaalband. De dubbele bevestiging dient ter beveiliging tegen het losschieten van een knoop, waarmee de afdaallijn aan een musketon is bevestigd en als beveiliging tegen het falen van een musketon of een bevestigingssoog. De afdaallijnen waren tegengesteld bevestigd ten opzichte van de afdaalopening, waarbij het primaire bevestigingspunt het punt is dat het verst in de helikopter is gelegen. Op de afdaallijn tussen het primaire en secundaire bevestigingspunt staat geen spanning. De afdaallijn gaat vanaf het primaire bevestigingspunt naar de tegenovergestelde zijde van de cabine waar de abseiler zich bevindt, voordat de afdaling begint.

<sup>7</sup> HR 29 juni 2010, LJN BL5630, NJ 2010, 674, m.nt. P.A.M. Mevis.

– dat derhalve de verdachte geen verwijt treft dat hij zich niet heeft verzet tegen deze wijze van snijden, en

– dat de controle of de afdaallijnen van de helikopter waren losgekomen – welke controle bij de gekozen methode niet was voorgeschreven – extra werd bemoeilijkt door de technische problemen die de verdachte had bij zijn communicatie met de cockpit.

15. In het licht van genoemde omstandigheden en overwegingen geeft 's Hofs oordeel dat de verdachte zich niet – zoals tenlastegelegd – grovelijk of aanmerkelijk onvoorzichtig, onachtzaam of nalatig heeft gedragen en de dood van [slachtoffer] dus niet aan zijn schuld als bedoeld in art. 307 Sr is te wijten geen blijk van een onjuiste rechtsopvatting, is dit oordeel niet onbegrijpelijk en is het toereikend gemotiveerd.

16. In de toelichting op het middel nog wordt geklaagd dat 's Hofs oordeel, voor zover inhoudende dat bij de beoordeling van de mate van schuld de ernst van het gevolg niet redengevend is voor de mate van schuld, onbegrijpelijk is, nu aan de omstandigheid dat het voor de verdachte was te voorzien dat het wegvliegen van de helikopter, zonder dat de lijnen los waren, zonder meer tot de dood van een of meer afdalers zou leiden en daaraan bij de beoordeling van de mate van schuld wel degelijk betekenis mag worden gehecht.

17. Bedoelde overweging dient klaarblijkelijk aldus te worden verstaan dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van bepaald gedrag kan worden afgeleid dat sprake is van merkelijke schuld als bedoeld in art. 307 Sr. Derhalve geeft deze overweging geen blijk van een onjuiste rechtsopvatting.<sup>8</sup> Voorts ziet de klacht eraan voorbij dat de voorzienbaarheid van het gevolg van een bepaalde gedraging een omstandigheid is die van belang is voor de beantwoording van de vraag of sprake is van onvoorzichtigheid, onachtzaamheid of onoplettendheid, maar dat voor de mate van schuld geldt dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van bepaald gedrag kan worden afgeleid dat sprake is van merkelijke schuld als bedoeld in art. 307 Sr en in zoverre aan de ernst van het gevolg geen redengevende kracht voor het bewijs van de aanmerkelijkheid van de schuld toekomt. Een kleine fout kan immers grote gevolgen hebben. Vgl. HR 1 juni 2004, LjN AO5822, NJ 2005, 252, m.nt. Kn., rov. 3.5, HR 29 april 2008, LjN BD0544, NJ 2008, 440, HR 27 mei 2008, LjN BC7860, NJ 2008, 441, HR 28 oktober 2008, LjN BE9800, HR 29 juni 2010, LjN BL5630, NJ 2010, 674, m.nt. P.A.M. Mevis.

18. Overigens merk ik nog op dat 's Hofs oordeel met betrekking tot het subsidiair tenlastegelegde, inhoudende dat het begrip “schuld” in art. 130 Wetboek van Militair Strafrecht – in de tenlastelegging kennelijk nader omschreven als “in ernstige mate nalatig” – in dezelfde zin dient te worden beoordeeld als het overeenkomstige begrip in art. 307 Sr, gelet op het bepaalde in art. 1 Wetboek van Militair Strafrecht alsmede op de omstandigheid dat de formulering van genoemd art. 130 ten dele is ontleend aan art. 175b Sr juist is<sup>9</sup>, met dien verstande dat de culpa in artikel

<sup>8</sup>Vgl. HR 1 juni 2004, LjN AO5822, NJ 2005, 252, m.nt. Kn., rov. 3.5 (t.a.v. schuld in de zin van art. 6 VVW 1994).

<sup>9</sup>Zie Th.W. van den Bosch, *Militair straf- en tuchtrecht*, Arnhem: Gouda Quint 1990, aant. 2 op art. 1 WMSr (suppl. 50, januari 2010).

130 sub 3 Wetboek van Militair Strafrecht betrekking heeft op het niet opvolgen van een ambtsbevel, en niet ook op de dood van een ander.

19. Het middel faalt.

20. Gronden waarop de Hoge Raad gebruik zou moeten maken van zijn bevoegdheid de bestreden uitspraak ambtshalve te vernietigen heb ik niet aangetroffen. Deze conclusie strekt tot verwerping van het beroep.

#### NASCHRIFT

*1. Het hier besproken arrest betreft een ongeval dat des te tragischer is doordat het niet plaatsvond bij een normale operatie, maar bij een demonstratie op een open dag van de Koninklijke Landmacht; het publiek dat daarop afgekomen was, was er getuige van dat een militair van de Luchtmobiele Brigade de dood vond. Het slachtoffer nam deel aan een demonstratie waarbij hij samen met drie anderen van dertig meter hoogte vanuit een Lynx-helikopter aan zgn. afdaallijnen afdaalde. Toen de vier militairen waren afgedaald, vloog de helikopter weg – met fatale consequenties voor één van hen: doordat zijn afdaallijn zowel aan hem als aan de helikopter vast zat, werd hij met kracht omhoog getrokken ('gekatapulteerd'), sloeg hij vervolgens tegen de grond en werd hij tenslotte over een afstand van vierhonderd meter over de grond gesleurd, daarbij verschillende obstakels rakend.*

*Naar aanleiding van het ongeval werd een aantal onderzoeken ingesteld, die uitwezen dat het door verschillende factoren in de hand was gewerkt: bedrijfsculturele, organisatorische, situationele en persoonlijke.<sup>10</sup> Met bedrijfsculturele factoren heb ik het oog op verschillen tussen de krijgsmachtdelen. Bij de Marine – die de helikopter en het boordpersoneel leverde – is een andere afdaalprocedure en een andere methode van loskoppelen van de afdaallijnen in zwang dan bij de Landmacht – waartoe de afdalers behoorden. Bij de Landmacht is gebruikelijk na afdaling het 'thumbs up'-gebaar te geven, bij de Marine niet. Bij de Marine worden afdaallijnen bovendien op een andere wijze losgekoppeld dan bij de Landmacht. Bij de Marine maakt de boordwerktuigkundige een afdaallijn in beginsel met de hand los uit de carabiners waarin deze bevestigd is en werpt hij de lijn vervolgens – staande in de opening aan de zijkant van de helikopter, zodat hij zich kan vergewissen dat de lijn onbelemmerd valt – naar buiten; het doorsnijden van afdaallijnen gebeurt alleen in noodgevallen en wordt niet geoefend. Bij de Landmacht daarentegen worden afdaallijnen ook bij normaal operationeel optreden doorgesneden, zonder dat de boordwerktuigkundige controleert of de lijn vrij van de helikopter is.*

<sup>10</sup> Het Hof noemt een rapport van een door de Commandant der Strijdkrachten ingestelde Commissie van Onderzoek van 30 januari 2008, een rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid van april 2008 en een rapport van onderzoekers van de Nederlandse Defensie Academie van september 2008. Art. 69 van de Rijkswet onderzoeksraad voor veiligheid bepaalt echter dat (o.a.) verklaringen van personen afgelegd in het kader van een onderzoek van de raad (behoudens hun toestemming), met een technisch hulpmiddel vastgelegde communicatie tussen personen die betrokken zijn geweest bij het laten functioneren van een vervoermiddel, gegevens vastgelegd met een vluchtrecorder of cockpit voice recorder en door de raad opgestelde documenten – dus ook zijn rapporten – in een strafrechtelijke procedure niet tot het bewijs gebezigd kunnen worden. Het Hof memoreert derhalve terecht dat het rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid niet tot het bewijs kan worden gebruikt, maar roept daarmee – door niet te specificeren welke informatie het aan welk rapport heeft ontleend – de vraag op welke rol het dan wel heeft gespeeld: mag een verdachte worden vrijgesproken op basis van informatie die niet aan een veroordeling ten grondslag kan worden gelegd?

Met organisatorische factoren doel ik op de wijze waarop de demonstratie was voorbereid, en die samenhangen met de hiervoor besproken bedrijfsculturele factoren. Zo was bij het oefenen voor de fatale demonstratie wel gebleken dat de afdalers in het ongewisse verkeerden of zij – zoals bij de Landmacht gebruikelijk – na een succesvolle afdaling het ‘thumbs up’-gebaar moesten geven, maar was ter zake geen duidelijkheid verschaft. En omdat het een demonstratie betrof, was daags voor de demonstratie besloten dat de afdaallijnen ‘zuinig’ – niet in het midden, op de lengteas van de helikopter, maar zo dicht mogelijk bij het primaire bevestigingspunt – zouden worden doorgesneden: dan kunnen meer afdalingen met dezelfde lijn worden gemaakt. Verdachte werd eerst tijdens de briefing voor het oefenen op de hoogte gesteld dat de afdaallijnen zouden worden doorgesneden, waarna de mededeling volgde dat dit kort bij het primaire bevestigingspunt moest gebeuren. Dan bestaat echter het gevaar dat de afdaallijn op een verkeerd punt – tussen het primaire en het secundaire bevestigingspunt – wordt doorgesneden, zeker in een Lynx-helikopter, waarin de bevestigingspunten op één lijn met de afdaallijn liggen. Voor de helikoptercrew was dit echter geen aanleiding meer aandacht te besteden aan controle, communicatie en evaluatie.

Tijdens de demonstratie haperde bovendien het interne communicatiesysteem van de helikopter, waardoor verdachte zich aan de vliegers niet verstaanbaar kon maken. Daarom besloot hij niet – zoals bij eerdere gelegenheden – van voor naar achter te werken, maar eerst de achterste afdaallijnen door te snijden en daarna de voorste; dan zou hij direct met de vliegers kunnen communiceren. Maar door die werkwijze had hij geen overzicht meer over de vloer van de helikopter: hij kon niet zien dat achter hem nog een afdaallijn bevestigd was.

De factoren verdachte persoonlijk betreffend hebben deels op de voorbereiding van de demonstratie betrekking en deels op zijn handelen tijdens de demonstratie. Wat de voorbereiding betreft is van belang dat het gevaar verbonden aan de gekozen methode om de afdaallijnen te lossen kennelijk door niemand onderkend werd; bij eerdere gelegenheden hadden zich geen problemen voorgedaan. Ook verdachte voorzag niet dat het mis kon gaan. Tijdens de demonstratie maakte hij vervolgens tweemaal fout: hij sneed de afdaallijn door tussen het primaire en het secundaire bevestigingspunt en liet de vliegers weten dat zij konden wegvliegen zonder zich te hebben vergewist of de afdaallijn los van de helikopter was.

2. Het Hof heeft zich drie vragen gesteld: (a) heeft verdachte een fout gemaakt?; (b) (zo die vraag bevestigend beantwoord zou worden) bestaat een oorzakelijk verband tussen de fout van verdachte en de dood van het slachtoffer en (c) (zo ook die vraag bevestigend beantwoord zou worden) is sprake van schuld als bedoeld in art. 307 Sr, door het Hof omschreven als “min of meer grove of aanmerkelijke onvoorzichtigheid, onachtzaamheid of nalatigheid”?

De eerste vraag beantwoordt het Hof bevestigend, op grond van de omstandigheid dat verdachte de afdaallijn op de verkeerde plaats doorsneed. Het verwijst niet naar de omstandigheden dat verdachte van achter naar voor werkte – zodat hij geen zicht had op wat achter hem gebeurde – en dat hij – zonder zich vergewist te hebben dat de doorgesneden afdaallijnen vrij van de helikopter waren – aangaf dat de helikopter kon wegvliegen.

Naar die omstandigheden verwijst het Hof (impliciet) wel bij beantwoording van de tweede vraag: verdachtes fout was oorzakelijk voor de dood van het slachtoffer doordat hij niet onderkende dat de afdaallijn niet los van de helikopter was toen hij aangaf dat de helikopter kon wegvliegen. Aldus overwegende geeft het Hof echter aanleiding tot het misverstand dat bedoelde omstandigheden – hoewel oorzakelijk – niet van fouten getuigen. En dat misverstand is des te onnodiger doordat het Hof nog twee oorzakelijke

factoren aanwijst: het slachtoffer kon door onopgehelderde omstandigheden<sup>11</sup> niet los komen van de lijn en de helikopter is laag, met de neus naar beneden, en met hoge snelheid weggevoegen.

Het Hof oordeelt dat de fout(en) van verdachte en de omstandigheid dat het slachtoffer niet los kon komen tezamen de directe oorzaak van het ongeval vormen; over de vraag wat gebeurd zou zijn als de helikopter anders gemanoeuvreed had wil het Hof – terecht – niet speculeren. Waar het Hof spreekt over de directe oorzaak doelt het niet op wat in de dogmatiek de ‘causa proxima’ wordt genoemd<sup>12</sup>, maar op de omstandigheden waaraan het Hof het grootste gewicht toekent: de (fout)en van verdachte en de omstandigheid dat het slachtoffer niet los kon komen van de afdaallijn. In aanmerking genomen ‘s Hofs overweging dat niet vastgesteld kon worden waarom het slachtoffer niet los kwam, kan het Hof niet meer hebben bedoeld dan dat die omstandigheid *conditio sine qua non* was. En daardoor krijgt ‘s Hofs oordeel dat verdachtes fout(en) *causaal* waren voor de dood van het slachtoffer – wellicht onbedoeld – extra gewicht: impliciet oordeelt het Hof dat een andere omstandigheid niet aan toerekening in de weg kan staan. Aan verdachtes fout(en) komt volgens het Hof een zodanig gewicht toe dat – wat er zij van andere omstandigheden waaruit de dood van het slachtoffer verklaard kan worden – het niet onredelijk is deze aan hem toe te rekenen.

Of verdachte ter zake van zijn fout(en) een voldoende ernstig verwijt treft, komt bij beantwoording van de derde vraag aan de orde. Het Hof stelt in dat verband voorop dat bij de voorbereiding van de demonstratie onvoldoende aandacht is gegeven aan veiligheid, wat het afleidt uit de bedrijfsculturele en organisatorische factoren als hiervoor bedoeld: de verschillen tussen de afdaalprocedures bij Marine en Landmacht waren onvoldoende onderkend en het gevaar verbonden aan het doorsnijden van de afdaallijnen was vergroot door het besluit ‘zuinig’ te snijden. Ter zake van die omstandigheden treft verdachte naar het oordeel van het Hof geen verwijt. Hem werd eerst kort voor oefening voor de demonstratie aangezegd dat de afdaallijnen zouden worden doorgesneden, c.q. dat zuinig gesneden moest worden. Nu anderen niet bedacht waren op het gevaar dat daaraan verbonden was, kan dit van verdachte evenmin worden gevegd. Bovendien hadden zich bij eerdere gelegenheden geen problemen voorgedaan.

Voor zover verdachte een verwijt treft, moet dit derhalve de situationele en persoonlijke factoren betreffen. Ten aanzien daarvan overweegt het Hof dat verdachte de afdaallijn op een verkeerd punt doorsneed, zich onvoldoende vergewiste dat de lijn vrij was en aangaf dat de helikopter kon wegvliegen. Dat verdachte niet zag dat de doorgesneden afdaallijn nog aan de helikopter vast zat werd naar het oordeel van het Hof echter in de hand gewerkt door het ontbreken van een controlemoment bij het doorsnijden van afdaallijnen en door verdachtes – door technische problemen bij communicatie met de cockpit ingegeven – beslissing eerst de achterste lijnen door te snijden, zodat hij niet kon zien dat één van de lijnen nog aan de helikopter vast zat. Die omstandigheden maken dat verdachtes tekortschieten niet als aanmerkelijk onachtzaam – als schuld in de zin van art. 307 Sr – kan worden gekwalificeerd, zodat hij daarvan moet worden vrijgesproken.

<sup>11</sup> Recentelijk was een zgn. P(ersonal)E(scape)S(ystem) ingevoerd, waarvan niet is vastgesteld dat de afdalers ermee geoefend hadden. De korte tijd die het slachtoffer had om los te komen zou dus mede kunnen verklaren waarom hij nog aan de afdaallijn vast zat.

<sup>12</sup> Het Hof heeft zich allicht de waarschuwing door De Hullu, *Materieel strafrecht. Over algemene leerstukken van strafrechtelijke aansprakelijkheid naar Nederlands recht*, Deventer: Kluwer 2012, p. 175, aangetrokken: “De *causa proxima*-theorie geeft [...] te weinig ruimte om de omstandigheden van het geval in de beoordeling te betrekken en op grond daarvan een uiteenlopend gewicht toe te kennen aan verschillende oorzaken”. Zie voorts E.M. Witjens, *Strafrechtelijke causaliteit. De redelijke toerekening vergeleken met het privaatrecht* (diss. RUG), Deventer: Kluwer 2011, p. 25-27.

3.1. In het tegen 's Hofs arrest ingediende cassatiemiddel wordt in de eerste plaats geklaagd dat het Hof is voorbijgegaan aan het in de tenlastelegging gemaakte onderscheid tussen enerzijds zich onvoldoende vergewissen of de afdaallijn aan de helikopter vast zat nadat verdachte deze op de verkeerde plaats had doorgesneden en anderzijds zich onvoldoende vergewissen of de afdaler vrij van de lijn was alvorens aan te geven dat de helikopter kon wegvliegen. Het Hof had nadrukkelijker moeten onderzoeken of elk van die fouten – in het bijzonder de eerste – afzonderlijk dan wel in samenhang met de andere de vereiste schuld opleveren.

Voorts wordt geklaagd dat het Hof te veel gewicht heeft toegekend aan het ontbreken van een controlemoment bij het doorsnijden van afdaallijnen. In aanmerking genomen dat reeds het verzuim zich te vergewissen of de doorgesneden lijn los van de helikopter was grove nalatigheid oplevert, had het Hof nader moeten motiveren waarom verdachtes beslissing van achter naar voor te werken niet tot het bewijs van schuld meewerkte.

Ten slotte wordt geklaagd over 's Hofs oordeel dat bij de beoordeling van de mate van schuld de ernst van het gevolg niet ter zake doet. Nu voorzienbaar was dat een afdaler de dood zou vinden als de helikopter zou wegvliegen terwijl hij daaraan nog met een afdaallijn vast zat, had het Hof aan die betekenis (meer) gewicht kunnen toekennen.

3.2. De A-G Vellinga concludeert tot verwerping van de eerste klacht. Zijns inziens heeft het Hof de tenlastelegging aldus verstaan dat verdachte daarin één verwijt gemaakt wordt, en die lezing acht hij niet onbegrijpelijk. Verdachte wordt immers verweten dat hij heeft aangegeven dat de helikopter kon wegvliegen zonder zich behoorlijk vergewist te hebben of de verbinding tussen afdaler en helikopter verbroken was. Die controle kon zich dus beperken tot de bevestiging van de afdaallijn aan de helikopter, dan wel aan de afdaler.

Deze lezing van de tenlastelegging geeft weliswaar blijk van scherpzinnigheid, maar miskent m.i. de strekking van de klacht, t.w. dat verdachte het een noch het ander gecontroleerd had. In de tenlastelegging zijn immers verschillende momenten van tekortschieten te onderkennen: de afdaallijn verkeerd doorsnijden, nalaten te controleren of de lijn nog aan de helikopter vast zat, nalaten te controleren of de afdaler nog aan de lijn vast zat en aangeven dat kon worden weggevlogen. Dat die momenten in samenhang bezien moeten worden doet daaraan niet af, integendeel: in hoeverre verdachte zijn tekortschieten verweten kan worden bepaalt immers mee welk verwijt hem ter zake van volgend tekortschieten treft.

Over de tweede klacht is de A-G aanmerkelijk korter. Gegeven enerzijds 's Hofs vaststellingen inzake het gevaar verbonden aan het doorsnijden van afdaallijnen en anderzijds zijn overwegingen omtrent de verwijten die verdachte treffen ter zake van het gebruik van die methode en het achterwege laten van controle, geeft zijn oordeel dat ten aanzien van verdachte niet kan worden gesproken van schuld als bedoeld in art. 307 Sr niet blijk van een onjuiste rechtsopvatting en is het toereikend gemotiveerd.

De derde klacht ten slotte geeft volgens de A-G blijk van een onjuiste lezing van het bestreden arrest. Het Hof heeft kennelijk geoordeeld dat uit de ernst van het gevolg niet zonder meer kan worden afgeleid dat sprake is van aanmerkelijke schuld, en aldus niet blijk gegeven van een onjuiste rechtsopvatting. De klacht ziet er nl. aan voorbij dat de voorzienbaarheid van het gevolg wel van belang is voor beantwoording van de vraag of sprake was van onvoorzichtigheid enz., maar dat meer moet worden vastgesteld om deze als aanmerkelijk te kunnen kwalificeren.

3.3. De Hoge Raad ziet de klacht dat het Hof van iets anders heeft vrijgesproken dan ten laste gelegd was als de belangrijkste, hetgeen kan worden verklaard uit de omstandigheid dat – zoals de Hoge Raad vooropstelt – de vraag of sprake is van aanmerkelijke schuld mede bepaald wordt door de wijze waarop deze in de tenlastelegging geconcretiseerd is.

Dat heeft het Hof volgens de Hoge Raad niet miskend. Het Hof heeft geoordeeld dat verdachtes fout hem vanwege de organisatorische omstandigheden waarin hij moest werken niet als aanmerkelijk onachtzaam kan worden aangerekend. Dat oordeel heeft zowel op de voorbereiding als op de uitvoering van de demonstratie betrekking, die – zoals uit 's Hof's overwegingen blijkt – in samenhang beschouwd moeten worden. Daarom overweegt de Hoge Raad dat 's Hof's impliciete oordeel dat bij gebrek aan voldoende verwijtbaarheid geen sprake is van aanmerkelijke schuld niet blijkt geeft van een onjuiste rechtsopvatting.

Uit deze overweging volgt dat de tweede en de – door de Hoge Raad niet als zodanig onderscheiden – derde klacht evenmin tot cassatie konden leiden. De beide klachten berusten immers op de – door de Hoge Raad verworpen – premisse dat verdachte twee zelfstandige verwijten gemaakt worden.

4. Het gaat in deze zaak om het bewijs van culpa, zoals schuld genoemd wordt als zij bestanddeel van een delict is.<sup>13</sup> In rechtspraak en literatuur wordt culpa gemeenlijk omschreven als verwijtbare, aanmerkelijke onvoorzichtigheid.<sup>14</sup> Dat wil zeggen dat – ten eerste – de gedraging (doen of nalaten) van de dader moet getuigen van onvoorzichtigheid, dat – ten tweede – deze onvoorzichtigheid als aanmerkelijk ('grof') gekwalificeerd moet kunnen worden en dat – ten derde – de dader van zijn (aanmerkelijk onvoorzichtige) gedraging een verwijt treft: was hij in staat het verboden gevolg af te wenden? In de definitie van culpa kunnen derhalve drie momenten worden onderscheiden, die echter niet van elkaar geïsoleerd mogen worden. Zo leert ook het hier besproken arrest.

De eerste vraag die het Hof moest beantwoorden was of verdachtes handelen getuigde van onvoorzichtigheid. Die vraag kon niet anders dan bevestigend luiden, gegeven zijn vaststellingen dat verdachte fouten heeft gemaakt die de dood van de afdaler (mede) veroorzaakt hebben. Verdachte heeft de afdaallijn op een verkeerd punt doorsneden, zich niet vergewist dat de afdaler los van de helikopter was en de vliegers aangegeven dat zij konden wegvliegen. Hij had moeten voorzien dat – als gevolg daarvan – de afdaler de dood zou kunnen vinden.

De vraag of verdachtes onvoorzichtigheid als aanmerkelijk kan worden gekwalificeerd, is door het Hof echter ontkennend beantwoord. Na een uitvoerige uiteenzetting omtrent de toedracht van het ongeval oordeelde het Hof – kort gezegd – dat het in zo vergaande mate in de hand was gewerkt door omstandigheden waarover verdachte geen controle had, dat verdachte geen blij gegeven heeft van aanmerkelijke onvoorzichtigheid. Aan verdachtes fouten komt te gering gewicht toe om tot culpa te kunnen concluderen: de dood van de afdaler was een 'accident waiting to happen'.

<sup>13</sup> Ter onderscheiding van schuld als element, d.w.z. als algemene (ongeschreven) voorwaarde voor strafrechtelijke aansprakelijkheid. Die gaat op in het bestanddeel: waar het element ontbreekt, kan het bestanddeel niet worden bewezen; zie De Hullu, o.c., p. 260-261. Ter voorkoming van misverstand wordt hier met 'schuld' het bestanddeel bedoeld, het element wordt aangeduid als 'verwijt(baarheid)'.

<sup>14</sup> HR 17 september 2002, NJ 2002, 549; HR 29 juni 2010, NJ 2010, 649 m.nt. PME; De Hullu, o.c., p. 254; Ook de termen 'onachtzaamheid' en 'onoplettendheid' worden wel gebezigd, maar deze brengen minder goed tot uitdrukking waarin de essentie van culpa gelegen is: de dader wordt verweten dat hij zich onvoldoende rekenschap heeft gegeven van de consequenties van zijn handelen. Het gaat derhalve om meer dan een enkel moment van onoplettendheid.



In de overwegingen van de Hoge Raad lijken *aanmerkelijkheid* en *verwijt* echter vermengd te worden. Dat is enerzijds begrijpelijk – het gaat om aspecten van hetzelfde: *culpa* – maar vertroebelt anderzijds het zicht op 's Hof's gedachtegang. Het Hof verklaart het ongeval overwegend uit objectieve, buiten de persoon van de verdachte gelegen omstandigheden: de hiervoor onderscheiden *bedrijfsculturele, organisatorische en situationele factoren*. Aan verdachtes tekortschieten komt naar het oordeel van het Hof zo gering gewicht toe, dat het geen *aanmerkelijke onvoorzichtigheid* oplevert. En dan is het niet verhelderend te overwegen dat het Hof – *nota bene: impliciet* – geoordeeld heeft dat wegens het ontbreken van voldoende verwijtbaarheid geen sprake is van *aanmerkelijke schuld*.<sup>15</sup> Aan verwijtbaarheid – waarvan het Hof, getuige zijn overwegingen naar aanleiding van de vraag of verdachte fouten heeft gemaakt, veronderstellerwijs lijkt te zijn uitgegaan – kwam het Hof niet toe.

Over de *aanmerkelijkheid* van verdachtes onvoorzichtigheid was overigens meer te zeggen geweest. Als 'loadmaster' van de helikopter was verdachte eindverantwoordelijke voor de veiligheid van de afdalers. Strafrechtelijk maakte hem dat tot een 'Garant', iemand aan wie uit hoofde van zijn functie bijzondere, c.q. verscherpte eisen worden gesteld: in (potentieel) gevaarlijke situaties moet men voorzichtiger zijn.<sup>16</sup> Zo gezien is niet evident dat verdachte niet blij gegeven heeft van *aanmerkelijke onvoorzichtigheid*.

In 's Hof's analyse is verdachte echter het slachtoffer geworden van de situatie, c.q. van factoren die niet voor zijn rekening komen. Niemand uitte bedenkingen tegen het doorsnijden van de afdaallijnen, verdachte protesteerde niet tegen 'zuinig snijden' omdat hij niet met deze methode – waarvan het gebruik hem eerst daags voor de demonstratie werd aangezegd – vertrouwd was en de omstandigheid dat verdachte – door van achter naar voor te werken – niet zag wat achter hem gebeurde wordt door het Hof verklaard uit het haperen van het communicatiesysteem.

Het (zuinig) doorsnijden van de afdaallijnen kan verdachte redelijkerwijs ook niet worden aangerekend. Ook aan een 'Garant' kunnen geen hogere eisen worden gesteld dan waaraan iemand in zijn hoedanigheid onder de gegeven omstandigheden moet voldoen.<sup>17</sup> In zoverre wijst dit geval op ernstig organisatorisch falen.<sup>18</sup> Over verdachtes keuze van achter naar voor te werken kan men twijfelen. Enerzijds bleek verdachte doordrongen van het besef dat – in een helikopter die volgens het 'crew concept' gevlogen wordt – communicatie met de vliegers van eminent belang is. Anders diende hij de vliegers te informeren wanneer het veilig was weg te vliegen, en dat kon hij niet zien.

M.M.D.

<sup>15</sup> Zie voor een spiegelbeeldige – en evenmin verhelderende – overweging HR 7 februari 2012, NJ 2012, 119, onder 2.4. Zie daaromtrent nader N. Rozemond, 'Klimwand', *Ars Aequi* 2012, p. 840-845.

<sup>16</sup> Het concept is vooral ontwikkeld in de context van strafuitsluitingsgronden, althans is in die context het duidelijkst zichtbaar: aan een politiemans die wordt aangerand worden in vergelijking met de gemiddelde burger hogere eisen gesteld aan de wijze waarop hij zich verweert. Bij beantwoording van de vraag welke voorzichtigheid betracht moest worden, wordt verdachtes functie echter op een vergelijkbare manier verdisconteerd.

<sup>17</sup> Vgl. H.J. Smidt, *Geschiedenis van het Wetboek van Strafrecht. Volledige verzameling van regeeringsontwerpen, gewisselde stukken, gevoerde beraadslagingen, enz.*, Haarlem: H.D. Tjeenk Willink 1891 (bew. J.V.V. Smidt), I, p. 85-86.

<sup>18</sup> Zie daaromtrent I.E.W. Gonsalves, 'Twee helikopterincidenten en het rechterlijke oordeel hierover', *MRT* 2012, p. 265-269.

## Rechtbank Arnhem

Militaire kamer

Uitspraak van 23 februari 2009

LJN BH3681

Voorzitter: mr. T.P.E.E. van Groeningen, lid: mr. A.G. Broek-de Stigter, militair lid: kolonel mr. B.F.M. Klappe.

### Voor wie geldt het dienstvoorschrift?

*Bij onderhoud van zijn wapen betracht marechaussee onvoldoende voorzichtigheid, als gevolg waarvan een schot gelost wordt. Vrijspraak van culpoze overtreding van veiligheidsvoorschriften: het Handboek KL-militair – waarvan deze deel uitmaken – is vastgesteld door de Commandant van het opleidings- en trainingscommando van het Commando Landstrijdkrachten, wiens bevoegdheid zich niet uitstrekt tot de Koninklijke Marechaussee. Nu het evenmin door een daartoe bevoegde functionaris van overeenkomstige toepassing verklaard is, kan niet worden gezegd dat verdachte een voor hem geldend dienstvoorschrift overtreden heeft.*

(WMSr art. 137, aanhef en onder 1° en 2°; Rijksbesluit uitvoeringsbepalingen militair straf- en tuchtrecht art. 9 lid 2; Uitvoeringsregeling militair straf- en tuchtrecht 2000 art. 4)

In de zaak van de officier van justitie in het arrondissement Arnhem tegen: naam [verdachte], geboren op [geboortedatum] te [geboorteplaats], [adres] te [woonplaats], [rang], [nummer]. Raadsman: mr. M.P.K. Ruperti, advocaat te Amersfoort.

### I. De inhoud van de tenlastelegging

Aan verdachte is tenlastegelegd dat:

“hij als militair, op of omstreeks 30 juli 2007, te of nabij Kandahar, in elk geval in Afghanistan, in ernstige mate nalatig het dienstvoorschrift Handboek KL-militair (VS 2-1352), waarin in hoofdstuk 29 onder punt 3 (Veiligheidsregels) (onder andere) is voorgeschreven dat:

- bij het ter hand nemen van het wapen de gebruiker eerst de veiligheidsmaatregelen moet nemen en/of
- wanneer de gebruiker niet overtuigd is van de toestand waarin zijn wapen verkeert (geladen, half geladen of ontladen) hij de veiligheidsmaatregelen moet nemen en/of
- een geladen wapen altijd in een veilige richting moet wijzen en/of waarin in hoofdstuk 29 onder punt 4 (De Veiligheidsmaatregelen) (onder andere) is voorgeschreven dat het wapen in een veilige richting dient te worden gehouden en/of
- de patroonhouder uit het wapen genomen dient te worden en gecontroleerd dient te worden of zich hierin munitie bevindt en/of
- de slede naar achteren getrokken en vastgehouden dient te worden en/of
- de kamer en de voorzijde van de afsluiter op aanwezigheid van munitie gecontroleerd dient

te worden en eventuele aanwezige munitie verwijderd dient te worden en/of (vervolgens)  
– de slede onder geleide naar voren gelaten dient te worden en de trekker overgehaald dient te worden,

niet heeft opgevolgd, hierin bestaande dat hij toen aldaar in een kamer/ruimte tijdens/na het plegen van wapenonderhoud en/of bij het controleren van de werking van een pistool (Glock 17) en/of bij het ter hand nemen van dat pistool niet de veiligheidsmaatregelen heeft genomen, althans niet alle veiligheidsmaatregelen heeft genomen en/of zich niet of onvoldoende heeft overtuigd van de toestand waarin zijn wapen verkeerde en/of dat wapen niet in een veilige richting heeft gehouden en/of de patroonhouder heeft geplaatst en/althans de patroonhouder niet uit het wapen heeft genomen en/of niet heeft gecontroleerd of er zich munitie in de patroonhouder bevond en/of (na het naar achteren trekken van de slede van het pistool) de kamer en de voorzijde van de afsluiter van dat wapen niet, althans onvoldoende, heeft gecontroleerd op de aanwezigheid van munitie en/of aanwezige munitie niet heeft verwijderd en/of (vervolgens) de slede van het pistool naar voren heeft laten gaan en/of de trekker heeft overgehaald, althans heeft beroerd, waarbij/waardoor een schot met dat wapen is gelost, terwijl daarvan/daardoor levensgevaar, althans gemeen gevaar, voor een ander te weten de zich (op kleine afstand) in dezelfde kamer/ruimte bevindende [naam], en/of gemeen gevaar voor goederen, te weten de zich in die kamer/ruimte bevindende goederen, is ontstaan.

## II. Het onderzoek ter terechtzitting

De zaak is laatstelijk op 9 februari 2009 ter terechtzitting onderzocht. Daarbij is verdachte verschenen. Verdachte is bijgestaan door mr. M.P.K. Ruperti, advocaat te Amersfoort.

De officier van justitie heeft geëist dat verdachte ter zake van het tenlastegelegde zal worden vrijgesproken.

Verdachte en zijn raadsman hebben het woord ter verdediging gevoerd.

## III. Motivering van de beslissing

De militaire kamer stelt vast dat het Handboek KL-militair is vastgesteld door Commandant van het opleidings- en trainingscommando van het Commando Landstrijdkrachten (CLAS). Deze is blijkens artikel 4 van de Uitvoeringsregeling militair straf- en tuchtrecht 2000 bevoegd tot het geven van dienstvoorschriften voor zover het dienstvoorschriften betreft die CLAS-breed moeten worden gehanteerd. Deze bevoegdheid strekt zich dus niet uit ten aanzien van door de Koninklijke Marechaussee te hanteren dienstvoorschriften. Ook overigens is niet door een daartoe bij of krachtens het Rijksbesluit uitvoeringsbepalingen militair straf- en tuchtrecht bevoegde autoriteit vastgesteld dat het Handboek KL-militair gelding heeft ten aanzien van militairen die deel uitmaken van de Koninklijke Marechaussee.

De militaire kamer is daarom van oordeel dat voor verdachte, die ten tijde van het ten laste gelegde feit deel uitmaakte van de Koninklijke Marechaussee, het Handboek KL-militair niet als dienstvoorschrift in de zin van het Wetboek Militair Strafrecht (zoals omschreven in artikel 135 van die wet) gold. Er is daarom geen sprake is van het in ernstige mate nalatig niet opvolgen van een dienstvoorschrift met de titel Handboek KL-militair.

De militaire kamer acht dan ook niet wettig en overtuigend bewezen hetgeen verdachte is tenlastegelegd en zal verdachte daarvan vrijspreken.

## IV. De beslissing

De militaire kamer, rechtdoende: spreekt verdachte vrij van het tenlastegelegde feit.

### NASCHRIFT

Art. 9 lid 2 van het Rijksbesluit uitvoeringsbepalingen militair straf- en tuchtrecht bepaalt dat door de minister van Defensie aangewezen functionarissen bevoegd zijn tot het ter bevordering van de veiligheid geven van dienstvoorschriften.<sup>1</sup> Bedoelde aanwijzing is vervat in art. 4 van de Uitvoeringsregeling militair straf- en tuchtrecht 2000.<sup>2</sup> In lid 1, aanhef en onder c sub 6° wordt de Commandant van het opleidings- en trainingscommando aangewezen, voor zover het dienstvoorschriften betreft die binnen het gehele Commando Landstrijdkrachten ('CLAS-breed') moeten worden gehanteerd. Van die bevoegdheid heeft hij o.m. gebruik gemaakt door – in het Handboek KL-militair – veiligheidsvoorschriften voor het pistool type Glock 17 te geven. Verdachte was de culpoze overtreding van deze voorschriften ten laste gelegd.

Maar verdachte was marechaussee, en de bevoegdheid van de Commandant van het opleidings- en trainingscommando om dienstvoorschriften te geven is beperkt tot militairen die ressorteren onder het Commando Landstrijdkrachten. De litigieuze veiligheidsvoorschriften waren op hem als zodanig dus niet van toepassing. Dat was niet onoverkomelijk geweest, mits een daartoe bevoegde autoriteit – t.w. de Commandant Koninklijke Marechaussee (art. 4 lid 1, aanhef en onder f sub 1° Uitvoeringsregeling militair straf- en tuchtrecht 2000) – die voorschriften voor dat krijgsmachtdeel van overeenkomstige toepassing had verklaard. Maar van die mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Derhalve moest worden aangenomen dat wat de wapens betreft waarmee de Marechaussee is uitgerust geen veiligheidsvoorschriften van kracht waren, c.q. deze niet de status van dienstvoorschriften hadden. Dat was een ongetwijfeld onbedoelde, maar onwenselijke situatie, waaraan eenvoudig een eind gemaakt kon worden. Aan de daartoe door de Rechtbank gedane suggestie heeft de Commandant Koninklijke Marechaussee gevolg gegeven door te bepalen dat een aantal dienstvoorschriften betreffende wapen- en munitiebeheer afkomstig van de CLAS ook voor KMar-personeel gelden, althans voor zover in nadere voorschriften van de KMar niet anders bepaald is.<sup>3</sup> Eén van de overeenkomstige voorschriften is het voorschrift HB 2-1352, het Handboek KL-militair, waarvan de verdachte overtreding ten laste gelegd was; een afwijkend KMar-voorschrift is het voorschrift IK 19-08 (tweede druk), de Checklist ontladprocedure voor het pistool Glock 17. Met het besluit van de Commandant Koninklijke Marechaussee zijn dus nog niet alle problemen uit de wereld: waar de verdachte tot dat krijgsmachtdeel behoort, moet de officier van justitie erop bedacht zijn dat voor hem afwijkende dienstvoorschriften gelden.

M.M.D.

<sup>1</sup> Rijksbesluit van 25 november 1999, Stb. 497, houdende regels met betrekking tot de uitvoeringsbepalingen ingevolge het Wetboek van Militair Strafrecht, de Wet militair tuchtrecht en de Wet militaire strafrechtspraak.

<sup>2</sup> Beschikking van 22 december 1999, nr. CST 99/0117/029, 1999003890, laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 8 oktober 2006, nr. C200613562.

<sup>3</sup> Nota van 19 augustus 2009, CKMAR/2009/33570, op het intranet gepubliceerd op de pagina 'Orders en aanwijzingen'. De annotator dankt majoor mr. F.S. Spruijt, als stafofficier operationeel recht verbonden aan de Staf CKMar/Sectie Juridische Zaken, voor toezending van deze nota.