



Rapport

Datum: 10 maart 1999

Rapportnummer: 1999/097

Klacht

Op 10 juni 1998 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw D. te Voorthuizen, met een klacht over een gedraging van de Koninklijke marechaussee. Nadat op 24 juli 1998 van verzoekster aanvullende informatie was ontvangen, werd naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Defensie, een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoekster verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoekster klaagt erover dat een ambtenaar van de Koninklijke marechaussee (dienst Mobiel Roulerend Toezicht), die op 1 februari 1998 op Schiphol proces-verbaal tegen haar opmaakte in verband met het bezit van een spuitbusje, onvoldoende heeft gedaan om te voorkomen dat zij het vliegtuig naar Madrid miste. Verder klaagt zij erover dat de Commandant Koninklijke marechaussee haar verzoek om vergoeding van de schade die zij als gevolg hiervan heeft geleden heeft afgewezen.

Achtergrond

Zie **BIJLAGE**

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Defensie verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarnaast werd de betrokken ambtenaar van de Koninklijke marechaussee de gelegenheid geboden om commentaar op de klacht te geven. Laatstgenoemde maakte van deze gelegenheid geen gebruik. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De Minister van Defensie verzocht naar aanleiding van het verslag van bevindingen de zaak aan te houden en hem in de gelegenheid te stellen nader onderzoek te verrichten naar de ter zake geldende procedures op Schiphol. Vervolgens is de zaak nog aangehouden in afwachting van de behandeling van verzoeksters schadeclaim door de Minister. De reactie van verzoekster gaf geen aanleiding het verslag te wijzigen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

1. Feiten

1.1. Op 1 februari 1998 wilde verzoekster van de luchthaven Schiphol vertrekken naar

Madrid met een vlucht van de luchtvaartmaatschappij Air France.

1.2. Op de luchthaven Schiphol werd zij onderworpen aan een veiligheidscontrole als bedoeld in artikel 37g Luchtvaartwet (Lvw). Tijdens deze controle werd in haar hand bagage een spuitbusje aangetroffen, voorzien van een trekkermechanisme en van de opdruk DYE WITNESS, criminal identifier.

1.3. Op verzoek van het personeel dat de veiligheidscontrole uitvoerde, verscheen een ambtenaar van de Koninklijke marechaussee. Deze nam het spuitbusje in beslag, en merkte verzoekster aan als verdachte ter zake van overtreding van de bepalingen van de Wet Wapens en Munitie en van artikel 97, tweede lid van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Het ter zake door de ambtenaar opgemaakte proces-verbaal vermeldt het volgende:

"...verzocht personeel van het vluchtbeveiligingsteam (...) mij te komen naar de C pier (...) alwaar ik om 14.24 uur arriveerde. (...) (De) vluchtleader wees mij een passagier aan en deelde mij mede dat tijdens de veiligheidscontrole in de bagage van de passagier een voorwerp was aangetroffen (...). OMSCHRIJVING VOORWERP

===== Ik zag dat het een op een gasbusje gelijkend voorwerp was, bestemd voor het treffen van personen met giftige, verstikkende, weerloosmakende, traanverwekkende en soortgelijke stoffen, dat voldeed aan de volgende omschrijving: Een zwart gasbusje met een groen trekkermechanisme en een afsluitpin, lengte 13 centimeter. Opschrift gasbusje: DYE WITNESS, criminal identifier, emergency only, made in Canada etc. Vervolgens een merkteken gevaarlijke stof met een springend explosief, met daaronder "CAUTION ATTENTION" container may explode if heated. Door middel van schudden van het gasbusje voelde en hoorde ik dat er een vloeistof in aanwezig was. Ik zag dat het voorwerp NIET was: een medisch hulpmiddel etc. (...) Ik hield deze passagier als verdachte staande..." De door de ambtenaar naar aanleiding van de gebeurtenis opgemaakte zogenaamde mutatie vermeldt het volgende:

"...Om 14.24 uur was ik ter plaatse en constateerde dat een persoon in het bezit was van een gasbusje. Het voorhanden hebben hiervan is verboden. Ik heb om 14.25 uur proces-verbaal aangezegd. Ik heb het gasbusje tegen afgifte van een bewijs van ontvangst in beslag genomen. Tijdens bovengenoemde handelingen deelde zij mij mede dat haar vlucht (...) met bestemming Madrid om 14.35 zou vertrekken en dat enige haast geboden was. Ik deelde haar mede dat zij in principe haar vlucht niet zou missen omdat ik bijna klaar was met het opnemen van haar gegevens en de te verwachten No Show-melding. Ze vertelde mij dat zij omgeroepen werd en dat ze nu echt naar haar vlucht moest. Om 14.32 uur ben ik met betrokken passagier naar gate C7 gelopen. Om 14.33 uur waren wij daar ter plaatse en ik zag dat er geen vliegtuig en afhandelingspersoneel aanwezig was. Ik zag dat bij gate C9 een Air France vliegtuig stond met het aanwezige afhandelingspersoneel. Na controle bleek daar het juiste vliegtuig te staan. Om 14.34 uur waren wij daar ter plaatse en ik zag dat de brug er reeds af was. Ik heb toen de afhandeling geïnformeerd dat er nog een passagier mee moest. De Duty Station Manager (...) vroeg mij waarom de passagier zo laat was. Ik antwoordde hierop dat ik bezig was met een strafrechtelijke afhandeling en dat ik mijns inziens nog op tijd was voor de vlucht, waarbij tevens de gate-change een rol in de tijd had gespeeld. Ik heb daarom ook niet doorgegeven dat de

passagier tijdelijk werd opgehouden..."

1.4. Verzoekster diende op 5 februari 1998 een schriftelijke klacht in bij de Commandant van de Koninklijke marechaussee op Schiphol. Zij schreef het volgende:

"...Tijdens het opmaken van het verbaal heb ik meerdere malen aangegeven dat mijn vliegtuig elk moment kon vertrekken. Ik toonde een nerveus gedrag. Dit heeft (de ambtenaar van de koninklijke marechaussee; N.o.) waargenomen, waardoor hij mij verzekerde dat het vliegtuig niet zonder zijn toestemming kon vertrekken. Hij heeft mij naar gate C9 van Air France begeleid en is vervolgens vertrokken. Men vroeg mij of ik op de hoogte was van het feit dat ik het vliegtuig had gemist..... (De ambtenaar; N.o.) heeft zijn excuses aangeboden voor dit voorval. Helaas kon ik het probleem daarmee niet oplossen. Ik moest een vlucht naar Madrid nemen voor 2 februari jl. in verband met zakelijke afspraken. (...) Door dit hele gebeuren heb ik veel kosten moeten maken, welke ik graag door u vergoed zie. Een specificatie treft u in de bijlage.

Tevens vraag ik u bij deze een blijk van dank aan de vliegtuigmaatschappij Air France.

Dankzij hun hulp heeft u kosten kunnen besparen..." In de bijlage bij haar brief gaf verzoekster het volgende overzicht van de onkosten waarvoor zij vergoeding vroeg:

"1. Reiskostenvergoeding Schiphol - (V.; N.o.) 01-02-1998 (V.; N.o.) - Schiphol 02-02-1998 Schiphol - (V.; N.o.) 02-02-1998
2. Arbeidskostenvergoeding ten bedrage van f 600,=
3. Overige kosten ten bedrage van f 100,="

1.5. De Commandant van de Koninklijke marechaussee reageerde op 26 maart 1998 als volgt op verzoeksters klacht:

"...Naar aanleiding van (de brief van verzoekster van 5 februari 1998; N.o.) heb ik een onderzoek laten instellen. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek deel ik U het volgende mede. "...

1. Op 1 februari 1998 werd door personeel van mijn dienst Mobiel Roulerend Toezicht op de Luchthaven Schiphol, tegen U proces-verbaal opgemaakt terzake vermoedelijke overtreding van artikel 97 lid 2 van de Regeling Toezicht Luchtvaart, zijnde een strafbaar feit als bedoeld in artikel 62, derde lid van de Luchtvaartwet en artikel 26 lid 1 juncto artikel 55 lid 3 onder d van de Wet Wapens en Munitie. Het betrof het in Uw bezit hebben dan wel het voorhanden hebben van een spuitbusje met de merknaam "Dye Witness". Het vorenstaande werd geconstateerd tijdens de op U gehouden security check vóór het vertrek van de door U geplande vlucht naar Madrid.

2. Op 1 februari 1998 te 14.23 uur werd van personeel van het beveiligingsbedrijf (...) bij mijn dienst de melding ontvangen dat U in het bezit was van bedoelde spuitbus. Genoemd tijdstip was gelegen kort vóór het vertrek van de voor U bestemde vlucht. Vervolgens is een ambtenaar van mijn dienst met U in contact getreden en is overgegaan tot de inbeslagname van bedoelde spuitbus en het opmaken van het proces-verbaal. Blijkens de rapportage van de betrokken ambtenaar heeft de afhandeling van U ongeveer 9 minuten geduurd. Te 14.32 uur is de ambtenaar samen met U naar gate C-9 gelopen. Aldaar werd geconstateerd dat U niet meer aan boord kon worden toegelaten van de voor U bestemde vlucht.

3. In het vervolg hierop heeft U de voor U bestemde vlucht gemist. Via de luchtvaartmaatschappij Air France heeft U Uw ticket om kunnen zetten in een ticket geldende voor de volgende dag. Ik begrijp uit Uw brief dat U voor deze boeking geen extra financiële kosten heeft gemaakt. Samengevat kom ik tot de conclusie dat Uw klacht is gericht op de volgende punten.

. Dat U tengevolge van het tegen U ingestelde onderzoek door een ambtenaar van mijn dienst op 1 februari 1998 de voor U bestemde vlucht naar Madrid heeft gemist, waardoor U pas de volgende dag naar Spanje kon reizen.

. Dat U tengevolge van het gestelde bij klacht A. financiële kosten heeft aan reiskosten, arbeidskosten en overige kosten ten bedrage van totaal fl. 700,--. U verzoekt dit bedrag aan U te vergoeden. Ten aanzien van klacht A. Op 1 februari 1998 werd U op de Luchthaven Schiphol, alvorens U aan boord wilde gaan van het voor U gereedstaande vliegtuig van de luchtvaartmaatschappij Air France met bestemming Madrid (Spanje), onderworpen aan een security check. Deze security check (veiligheidscontrole) werd uitgevoerd door personeel van (...). Dit houdt in dat personen die aan boord gaan van een luchtvaartuig zich moeten onderwerpen aan een controle op de aanwezigheid van wapens, explosieven of andere voorwerpen of stoffen die de veiligheid en gezondheid van personen kunnen bedreigen, voor de bedreiging van personen geschikt zijn dan wel de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kunnen brengen. Een dergelijke controle geldt voor alle passagiers. Genoemde werkzaamheden worden verricht onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke marechaussee. Op het moment dat Uw handbagage de opgestelde x-ray apparatuur passeerde werd waargenomen dat zich daarin een voorwerp bevond dat nader onderzoek vereiste. Een ambtenaar van mijn dienst Mobiel Roulerend Toezicht (MRT) werd daartoe opgeroepen en is na korte tijd een onderzoek tegen U aangevangen. Daarbij werd vastgesteld dat U in het bezit was van een gasbusje van het merk Dye Witness. Door de betrokken ambtenaar werd bedoeld gasbusje aangemerkt als een voorwerp waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht. Het betreffende gasbusje werd vervolgens van U in beslag genomen en tegen U werd proces-verbaal opgemaakt. Gelet op het tijdstip waarop het tegen U gerichte onderzoek door de betrokken ambtenaar werd aangevangen - kort voor het vertrek van de voor U bestemde vlucht - en een tijd van ongeveer 10minuten die voor de afhandeling van Uw zaak noodzakelijk was, heeft u ondanks de inspanningen die de betrokken ambtenaar daarvoor heeft verricht, de voor U bestemde vlucht gemist. Ik betreur dit. De beslissing dat u niet meer aan boord van het voor u bestemde vliegtuig werd toegelaten komt toe aan de luchtvaartmaatschappij Air France. Ik kom tot de conclusie dat de betrokken ambtenaar van mijn dienst in de rechtmatige uitoefening van zijn bediening was en uitvoering heeft gegeven aan de daaruit voortvloeiende werkzaamheden. Ik beoordeel Uw klacht op dit punt als ongegrond. (...) Door u wordt (...) aan financiële kosten bestaande uit reiskosten, arbeidskosten en overige kosten een totaal bedrag van fl.700,-- opgevoerd. U verzoekt genoemd bedrag aan u te vergoeden. Gelet op het feit dat de klacht ongegrond is verklaard betekent het dat geen tekortkoming aan het personeel van de Koninklijke marechaussee kan worden toegerekend. Ik wijs Uw schadeclaim bij deze in zijn geheel af..."

2. Standpunt van verzoekster

Voor het standpunt van verzoekster wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder **KLACHT**. In haar verzoekschrift vermeldde verzoekster nog het volgende:

"...Volgens de beoordeling (door de commandant van de Koninklijke marechaussee; N.o.) bestaat er een causaal verband tussen het rechtmatig uitoefenen van de dienst van Mobiel Roulerend Toezicht (MRT) en het missen van geplande vlucht (op 1 februari jl.) In dit opzicht ben ik eens. De Commandant Koninklijke Marechaussee verzuimt te vermelden dat ik mijn vlucht heb gemist omdat de betrokken ambtenaar van MRT onjuiste informatie heeft verstrekt. De betrokken ambtenaar had mij namelijk stellig verzekerd dat het vliegtuig niet zonder zijn toestemming mocht vertrekken. Naar mijn mening had Air France tijdig geïnformeerd kunnen worden over de vertraging/oponthoud van mijn persoon door middel van de in bezit zijnde walkie talkie van de ambtenaar..." Naar aanleiding van haar verzoekschrift werden verzoekster enige vragen gesteld. In haar antwoord daarop vermeldde zij onder meer het volgende:

"5. Klopt het dat het onderzoek door de Koninklijke marechaussee (inclusief opmaken proces-verbaal) kort voor vertrek van het vliegtuig is aangevangen en dat dit onderzoek ongeveer tien minuten heeft geduurd?"«Kort voor vertrek van het vliegtuig» is een groot begrip, als u bedenkt dat instappen maximaal 30 minuten voor vertrek wordt aangegeven. Ik had ruim één kwartier om in te stappen. Het onderzoek heeft langer geduurd dan 10 minuten. De beambte heeft de tijd niet correct aangegeven. Hij had de tijd als laatste moeten aangeven, wat hij dus niet gedaan heeft.

6. Was het vliegtuig al vertrokken op het moment dat de Koninklijke marechaussee haar onderzoek beëindigde of was het vliegtuig nog niet vertrokken maar mocht u van de luchtvaartmaatschappij niet meer aan boord?Bij aankomst aan de gate van Air France heeft men mij geïnformeerd dat het vliegtuig reeds op de startbaan stond te wachten op toestemming om op te stijgen."

3. Standpunt van de Minister van Defensie

In zijn reactie op de klacht verwees de Minister van Defensie in de eerste plaats naar de brief van de Commandant van de Koninklijke marechaussee van 26 maart 1998 (opgenomen onder 1.5.). Voorts verwees de Minister onder meer naar een brief van 13 maart 1998 van de Commandant Koninklijke Marechaussee District Luchtvaart aan de Commandant van de Koninklijke marechaussee. Deze brief hield onder meer het volgende in:

"(Ik) wil opmerken dat volgens de (...) door mijn district ingewonnen informatie door de luchtvaartmaatschappij "Air France" is bepaald dat passagiers ten minste 25 minuten vóór vertrek aan boord van het vliegtuig dienen te zijn ("Boarding time"). Het daarvan afgeleide tijdstip staat ook als "Boarding time" op de "Instapkaart/Boarding Pass" vermeld die de passagier ontvangt bij het inchecken voor de betreffende vlucht. In dit geval zal op de instapkaart van (verzoekster; N.o.) als "Boarding time" hebben moeten staan: 14.10 uur. Helaas is thans niet meer na te gaan op welk tijdstip (verzoekster; N.o.) zich heeft gemeld bij het (...) HTC punt (het punt waar de veiligheidscontrole wordt uitgevoerd; N.o.)" In zijn reactie op de klacht merkte de Minister voorts het volgende op:

"...

1. Aan het gestelde in (de brief onder 1.5.; N.o.) heb ik niets toe te voegen of te wijzigen. Het standpunt van de Bevelhebber der Koninklijke marechaussee heeft mijn instemming en wordt door mij onverkort gehandhaafd.
2. (...)
3. (...) In de mutatie (opgenomen onder 1.3.: N.o.) wordt (...) een relaas gegeven met betrekking tot de tijdstippen waarin de afhandeling en begeleiding van verzoekster heeft plaatsgevonden. Voorts wordt door de betrokken ambtenaar gesteld dat hij aan verzoekster heeft medegedeeld "dat zij in principe haar vlucht niet zou missen omdat hij bijna klaar was met het opnemen van haar gegevens en de te verwachten "No Show melding". Deze bewoordingen staan in contrast met hetgeen daarover door verzoekster in haar klachtbrief d.d. 5februari 1998 wordt gesteld (3e alinea). Een "No show melding" is een in het vliegverkeer gebezigde term wanneer een passagier zich voor een bepaalde vlucht wel heeft ingecheckt doch zich niet aan boord van het vliegtuig bevindt, terwijl zijn of haar bagage reeds aan boord van het vliegtuig aanwezig is. Ik acht het niet waarschijnlijk dat de betrokken ambtenaar de door verzoekster uitgesproken bewoordingen heeft gebezigd. Bovendien is een dergelijke beslissing opgedragen aan een hoger echelon van de Beveiliging Burger Luchtvaart en vindt alleen plaats in ernstige gevallen van bedreiging van de vluchtveiligheid..."

4. Aanvullende informatie

Op telefonische vragen van de Nationale ombudsman liet de Koninklijke marechaussee op Schiphol nog het volgende weten. Ambtenaren van de Koninklijke marechaussee op Schiphol zijn uitgerust met een portofoon. Deze geeft de mogelijkheid te communiceren met de meldkamer van de Koninklijke marechaussee op Schiphol, maar biedt niet de mogelijkheid met anderen, zoals het afhandelingspersoneel bij een gate, te communiceren. De afspraak bestaat dat een ambtenaar de meldkamer via de portofoon inlicht, indien een passagier voor langere tijd door hem of haar wordt opgehouden. Dit gebeurt in beginsel echter niet in geval het oponthoud plaatsvindt bij een veiligheidscontrole. De punten waar deze controles plaatsvinden bevinden zich namelijk bijna in alle gevallen vlak bij de gates, zodat de ambtenaar van de Koninklijke marechaussee de employees van de luchtvaartmaatschappij bij de gate mondeling kan inlichten. Bij de C pier evenwel ligt het controlepunt aan het begin van een lange gang, zodat dit mondeling contact niet mogelijk is.

5. Nadere reactie van de Minister van Defensie

5.1. Naar aanleiding van het toegezonden verslag van bevindingen liet de Minister van Defensie het volgende weten:

"...Naar aanleiding van (...) hetgeen u in punt 4 (...) hebt opgenomen, heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de gang van zaken en de ter zake geldende regelingen c.q. afspraken. Dit onderzoek heeft ertoe geleid dat de Bevelhebber der Koninklijke Marechaussee mij heeft meegedeeld dat hij van mening is dat indien de verwachting reëel aanwezig is dat een passagier zijn of haar vlucht dreigt te missen, daar via de geëigende

kanalen melding van wordt gemaakt. Dat zulks in de concrete situatie niet is gebeurd, acht hij een tekortkoming van de betrokken ambtenaar. De Bevelhebber wijst er daarbij op dat hetgeen omtrent informatieverstrekking is gesteld in de Districtsorder van 1 juni 1998, nr. III-26/190698 (...) van toepassing is op situaties als waarin verzoekster verkeerde. Ik deel dit standpunt. (...) Het vorenstaande leidt er toe dat ik de schadeclaim van verzoekster alsnog op zijn merites zal beoordelen. Daartoe zal contact met haar worden opgenomen..." Bij de reactie van de Minister was een afschrift gevoegd van de in de reactie genoemde districtsorder van 1 juni 1998, nr. III-26/190698. Daarin is onder meer het volgende opgenomen:

"Indien een lokaal ingecheckte of een transit/transfer passagier wordt aan- of opgehouden en het te verwachten is dat de betreffende passagier zijn/haar vlucht zal missen, dan dient onverwijld door tussenkomst van het MIC de Centrale Pieren Coördinator (CPC) van het Mobiel Roulerend Toezicht (MRT) geïnformeerd te worden."

5.2. Op 8 maart 1999 liet de Minister van Defensie telefonisch weten dat verzoeksters schadeclaim niet kon worden afgehandeld omdat verzoekster weigerde voldoende informatie te verstrekken.

Beoordeling

1. Met betrekking tot de inspanningen om te voorkomen dat verzoekster haar

vliegtuig zou missen 1.1. Verzoekster klaagt er in de eerste plaats over dat de ambtenaar van de Koninklijke marechaussee die op 1 februari 1998 jegens haar proces-verbaal opmaakte in verband met het bezit van een spuitbusje, te weinig heeft gedaan om te voorkomen dat zij het vliegtuig zou missen.

1.2. De Minister van Defensie verwees voor zover hier van belang in zijn reactie op de klacht onder meer naar het ambtsbericht van 13 maart 1998 van de Commandant Koninklijke marechaussee District Luchtvaart. Deze merkte op dat verzoekster volgens de regels van de betrokken luchtvaartmaatschappij, Air France, reeds 25 minuten vóór het tijdstip van vertrek aan boord van het vliegtuig had moeten zijn. Voorts onderschreef de Minister het gestelde in de brief van 26 maart 1998 van de Commandant van de Koninklijke marechaussee aan verzoekster dat de betrokken ambtenaar op juiste wijze uitvoering had gegeven aan zijn taak. Verder stelde hij zich op het standpunt dat de beslissing om verzoekster niet meer tot het vliegtuig toe te laten toen zij zich meldde bij de gate, aan de luchtvaartmaatschappij Air France moet worden toegerekend.

1.3. Voor de beoordeling van verzoekster klacht zijn de volgende omstandigheden van belang. De ambtenaar van de Koninklijke marechaussee heeft verzoekster terecht staande gehouden en proces-verbaal opgemaakt toen hij constateerde dat zij een spuitbusje bij zich had waarvan hij meende dat dit kon worden gebruikt voor het bedwelmen van personen. Gelet op de uitvoering van het busje was mogelijkwerwijs sprake van overtreding van de bepalingen van de Wet wapens en munitie (zie **ACHTERGROND**, onder 4.). Verzoekster had zich dienen te realiseren dat het bezit van een dergelijk spuitbusje bij de veiligheidscontrole tot problemen kon leiden. Het risico dat verzoekster door de controle

haar vliegtuig zou missen, is in beginsel dan ook voor haar rekening. In verband daarmee is van belang dat verzoekster zich zo tijdig bij de controle diende te melden dat eventueel strafvorderlijk optreden tegen haar in verband met het bij zich hebben van het spuitbusje had kunnen plaatsvinden zonder risico dat het vliegtuig intussen al vertrok van de gate.

1.4. Het onder 1.3. overwogene neemt echter niet weg dat van de betrokken ambtenaar van de Koninklijke marechaussee verwacht had mogen worden dat hij een open oog had voor de situatie van verzoekster en daarop adequaat met de hem ten dienste staande middelen zou reageren. Dit brengt met zich mee dat de betrokken ambtenaar, gelet op verzoeksters nerveuze gedrag en haar opmerkingen dat het vliegtuig bijna vertrok en dat zij reeds werd omgeroepen, en mede gelet op het objectief vast te stellen gegeven dat er nog slechts weinig minuten resteerden tot het geplande tijdstip van vertrek, niet had mogen volstaan met het maken van geruststellende opmerkingen, die er op neer kwamen dat verzoekster niet bang hoefde te zijn dat het vliegtuig zonder haar zou vertrekken. Onder de gegeven omstandigheden, waaronder in het bijzonder ook de omstandigheid dat vanaf de plaats waar de veiligheidscontrole plaatsvond en waar ook het proces-verbaal werd opgemaakt, niet kon worden gezien of het nog mogelijk was aan boord van het vliegtuig te gaan, had uit een oogpunt van dienstverlening van de ambtenaar mogen worden verwacht dat hij via zijn portofoon de meldkamer van de Koninklijke marechaussee zou hebben verzocht het personeel van de gate in te lichten. Daarbij is niet van belang het antwoord op de vraag of deze actie - (mede) in verband met de "gate-change" - tot het gewenste resultaat zou hebben geleid. De betrokken ambtenaar was daarvan op dat moment immers niet op de hoogte. In zijn reactie op het verslag van bevindingen (zie **BEVINDINGEN**, onder 5.) geeft de Minister van Defensie te kennen dit standpunt te delen. Thans is deze handelwijze vastgelegd in de Districtsorder van 1 juni 1998, nr. III-26/190698. Het is niet juist dat de betrokken ambtenaar van de Koninklijke marechaussee een dergelijke actie achterwege heeft gelaten. De onderzochte gedraging is in zoverre niet behoorlijk.

2. Met betrekking tot de afwijzing van het verzoek om schadevergoeding

2.1. Verzoekster heeft de Koninklijke marechaussee verzocht haar de schade te vergoeden die zij stelt te hebben geleden als gevolg van het missen van haar vliegtuig op 1 februari 1998. De Koninklijke marechaussee heeft dit verzoek op 26 maart 1998 afgewezen, met als reden dat haar klacht over het optreden van de Koninklijke marechaussee niet gegrond was.

2.2. Zoals is overwogen onder 1.3., heeft de betrokken ambtenaar van de Koninklijke marechaussee verzoekster op juiste gronden staande gehouden en proces-verbaal opgemaakt. De omstandigheden die daartoe aanleiding gaven en het tijdstip waarop dat is gebeurd, waren geheel aan verzoekster toe te rekenen en de gevolgen, waaronder het mogelijk missen van het vliegtuig, waren dan ook in beginsel voor haar risico. Onder deze omstandigheden en mede gelet op de wijze van beoordelen door de Nationale ombudsman van klachten over een weigering tot het betalen van een schadevergoeding (zie **ACHTERGROND**, onder 5.) kan niet worden gezegd dat de Koninklijke marechaussee niet in redelijkheid tot de afwijzende beslissing heeft kunnen komen. In dit verband is mede

nog van belang dat niet zonder meer zeker is dat als de betrokken ambtenaar van de Koninklijke marechaussee wel de onder 1.4. bedoelde actie had ondernomen, dit ertoe zou hebben geleid dat verzoekster wel haar vliegtuig zou hebben gehaald. Aan het bovenstaande doet niet af dat de Minister van Defensie in zijn reactie naar aanleiding van het verslag van bevindingen heeft laten weten dat hij verzoeksters schadeclaim alsnog in behandeling wilde nemen. De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Koninklijke marechaussee, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Defensie, is gegrond voorzover deze ziet op de inspanningen om te voorkomen dat verzoekster haar vliegtuig zou missen en niet gegrond voorzover deze ziet op de weigering haar een schadevergoeding toe te kennen. **BIJLAGE ACHTERGROND**

1. Luchtvaartwet

(Wet van 15 januari 1958, Stb. 47) Artikel 37g, eerste lid:

"De personen die aan boord gaan van een luchtvaartuig onderwerpen zich aan een controle door het bewakingspersoneel op de aanwezigheid van wapens, explosieven of andere voorwerpen en stoffen, die de veiligheid en gezondheid van personen kunnen bedreigen, voor de bedreiging van personen geschikt zijn dan wel de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kunnen brengen. Deze controle omvat in ieder geval:

a. een onderzoek met behulp van daartoe bestemde detectieapparatuur, van passagiers en hun handbagage, tenzij stelselmatig een onderzoek als bedoeld onder b. plaatsvindt; b. een onderzoek van passagiers aan hun kleding en een onderzoek van hun handbagage, welk onderzoek steekproefsgewijs dan wel, in door Onze Minister van Justitie te bepalen gevallen, stelselmatig wordt uitgevoerd."

2. Wetboek van Strafvordering

Artikel 27, eerste lid:

"Als verdachte wordt vóórdat de vervolging is aangevangen, aangemerkt degene te wiens aanzien uit feiten of omstandigheden een redelijk vermoeden van schuld aan eenig strafbaar feit voortvloeit."

3. Regeling Toezicht Luchtvaart (Besluit van 22 januari 1959, Stb.67) Artikel 97, tweede lid:

"Het is verboden in een luchtvaartuig te vervoeren, te doen vervoeren of ten vervoer aan te bieden gevaarlijke stoffen..."

4. Wet wapens en munitie (Wet van 5 februari 1986, Stb. 41) Artikel 2, eerste lid:

"Wapens in de zin van deze wet zijn de hieronder vermelde of overeenkomstig dit artikellid aangewezen voorwerpen, onderverdeeld in de volgende categorieën. (...) Categorie II (...)

6o voorwerpen, bestemd voor het treffen van personen met giftige, verstikkende, weerloosmakende, traanverwekkende en soortgelijke stoffen, met uitzondering van medische hulpmiddelen en van schietwapens in de vorm van revolvers en pistolen,

bestemd voor het afschieten van munitie met weerloosmakende of traanverwekkende stof..." Artikel 26, eerste lid:

"Het is verboden een wapen of munitie van de categorieën II en III voorhanden te hebben."

Artikel 55, derde lid, letter d:

"Met gevangenisstraf van ten hoogste vier jaar of geldboete van de vijfde categorie wordt gestraft:

(...) d. hij die handelt in strijd met de artikelen (...) 26, eerste lid, aan boord van en luchtvaartuig of op een luchtvaartterrein, als omschreven in artikel 1 van de Luchtvaartwet." **5. Wijze van beoordelen door de Nationale ombudsman** In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. De burgerlijke rechter is immers bij uitsluiting bevoegd bindend te beslissen over de vraag of een bestuursorgaan is gehouden om op grond van bepalingen van burgerlijk recht schade te vergoeden. Alleen wanneer naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging. In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het bestuursorgaan om te betwisten, dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.