

Procedures vliegramp Faro, veel gestelde vragen

<http://www.kernkamp.nl/nl/weblog/procedures-vliegramp-faro-veel-gestelde-vragen/>

Op 21 december 1992 vond een vliegtuigongeval plaats op de Luchthaven Faro in Portugal bij de landing van een McDonnell Douglas DC-10-30CF van Martinair. Van de 13 bemanningsleden en 327 passagiers vonden 54 passagiers en twee stewardessen de dood. Ongeveer 100 mensen raakten gewond. Indertijd heeft onderzoek plaatsgevonden naar de oorzaak van de ramp. Nadien is door Martinair een regeling getroffen met (nabestaanden van) de slachtoffers, waarbij tot uitgangspunt is genomen dat Martinair slechts aansprakelijk was tot de in het Verdrag van Warschau vastgelegde bedragen. Dat had tot gevolg dat Martinair tot maximaal ca. hfl. 250.000,- voor personenschade en tot ca. hfl. 1700,- voor bagageschade heeft uitgekeerd. Daarmee was de juridische afwikkeling van de zaak aanvankelijk afgedaan. In december 2012 (twintig jaar later!) heeft een aantal slachtoffers twee procedures aanhangig gemaakt. In een bij de rechtbank Amsterdam tegen Martinair aanhangig gemaakte procedure wordt betoogd dat Martinair detijds onjuiste en onvolledige mededelingen heeft gedaan omtrent de toedracht van het ongeval, dat de vaststellingsovereenkomst op die grond zou moeten worden vernietigd en dat Martinair alsnog zal worden veroordeeld om de volledige geleden schade te vergoeden.

In de bij de rechtbank Den Haag tegen de Staat der Nederlanden aanhangig gemaakte procedure wordt betoogd dat de medewerkers van de Rijksluchtvaartdienst en de Raad voor de Luchtvaart indertijd onjuiste en onvolledige mededelingen heeft gedaan omtrent de toedracht van het ongeval en omtrent de conclusies van de oorzaak van het ongeval, en dat de Staat daarom uit hoofde van onrechtmatige daad aansprakelijk is voor de totale door de slachtoffers geleden schade als gevolg van het ongeval.

Op 26 februari 2014 deden zowel de rechtbank Amsterdam als de rechtbank Den Haag uitspraak. Hieronder worden een aantal veel gestelde juridische vragen beantwoord.

Waarom kan een vervoerder zijn aansprakelijkheid beperken?

Reeds in het oude Fenicië werden de risico's van een zeereis gedeeld tussen de diverse belanghebbenden bij de zeereis, zoals de scheepseigenaar en de ladingbelanghebbenden. Het was een gemeenschappelijk avontuur, waarbij iedereen een bepaald deel van het risico draagt. Dit concept bestaat nog altijd in het moderne zee- en vervoerrecht en komt tot uitdrukking in internationale verdragen, die nog altijd bepalen dat vervoerders maar in bepaalde mate aansprakelijk zijn, zij het dat de limieten met de jaren gewijzigd zijn.

De ratio van dit soort bepalingen is dat er een balans moet zijn tussen de door de vervoerder te leveren prestatie en de daarvoor te betalen prijs. De deelnemers aan het gemeenschappelijk avontuur, zoals passagiers en eigenaren van de lading, dragen het risico dus nog altijd voor een bepaald gedeelte zelf. In de verdragen wordt gepoogd om een goede balans te vinden. De vervoerder neemt in het luchtrecht een vergaande aansprakelijkheid op zich, maar mag deze aansprakelijkheid anderzijds beperken tot een in het verdrag of in een Europese verordening vastgelegd maximumbedrag, dat verzekeraar is. Er worden nog meer voordelen gezien in het systeem van beperkte aansprakelijkheid. Een uniforme regeling heeft als voordeel dat zaken op uniforme wijze kunnen worden afgehandeld en daardoor blijft het aantal procedures beperkt. Alle partijen weten immers waar ze aan toe zijn.

Hoe wordt de beperkte aansprakelijkheid doorbroken?

Juist omdat één van de doelen van de beperkte aansprakelijkheid is om duidelijkheid te verschaffen en procedures te voorkomen is het niet de bedoeling dat er steeds geprocedeerd gaat worden of de vervoerder in een specifiek geval al dan niet aansprakelijk is. Volgens het Verdrag van Warschau kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet beperken indien wordt bewezen, dat de schade “het gevolg is van een daad of nalatigheid van de vervoerder of van zijn ondergeschikten, welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.” In andere verdragen en in nationale wetgeving worden vergelijkbare formuleringen gebruikt. Het idee is dat sprake moet zijn van een zo vergaande schuld, dat het eigenlijk onaanvaardbaar is dat de vervoerder zijn aansprakelijkheid beperkt. De grens ligt ergens in de buurt van opzet.

Hoe zat dat indertijd met de aansprakelijkheid van Martinair?

De slachtoffers gingen er indertijd vanuit dat het niet mogelijk was de aansprakelijkheidslimiet te doorbreken. Zo te zien is dat op goede gronden gebeurd. Uit het vonnis van de rechtbank Amsterdam blijkt dat zij als volgt werden geadviseerd:

Bewezen zal moeten worden dat bij de landing de piloten zich hebben gerealiseerd dat de ramp zich waarschijnlijk zou voltrekken, maar dat zij niettemin dat risico hebben genomen. (...)

Unaniem zijn deskundigen van oordeel dat niet is vol te houden dat bij het maken van die manoeuvres de bemanning bewust roekeloos heeft gehandeld. (...)

Een tegen Martinair te voeren procedure tot doorbreking van de in het Verdrag van Warschau neergelegde aansprakelijkheidslimieten acht ik dan ook kansloos.

De slachtoffers stellen inmiddels dat de diverse rapporten onjuist zijn. Dat zou betekenen dat de vraag thans opnieuw zou moeten worden beantwoord.

Is er eerder geprocedeerd over beperking van aansprakelijkheid?

Ja, er is geprocedeerd over beperking van aansprakelijkheid. In Nederland is de Hoge Raad er diverse keren aan te pas gekomen. Op 5 januari 2001 heeft de Hoge Raad in twee gezaghebbende arresten geoordeeld dat van roekeloos handelen met de wetenschap dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien slechts sprake is wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren maar zich door dit een en ander niet van dit gedrag laat weerhouden.

Eerder, op 4 februari 2000, heeft de Hoge Raad uitspraak gedaan in de zaak van de Solon. Dit betrof een zaak waarin een loods een ernstige fout had gemaakt. Ten gevolge van deze fout botste de Solon met de achter de nieuwe Vlaktebruggen liggende oude Vlaktebruggen. De loods had er op de een of andere manier niet bij stilgestaan dat hij had moeten verzoeken om deze te openen, omdat het schip te hoog was om er vrij onderdoor te varen. De scheepseigenaar had de loods aansprakelijk gehouden, maar de loods beriep zich op een Loodsenwet vervatte exoneratiebepaling, die aansprakelijkheid uitsluit behoudens voor zover sprake is van opzet of grove schuld. Volgens de rechtbank was sprake van grove schuld, maar de verzekeraar van de scheepseigenaar kreeg ongelijk bij het Gerechtshof en de Hoge Raad: “Niet is echter gebleken dat hij na de passage door de Postbrug willens en wetens, zonder zich nader te informeren, is doorgevaren daarbij bewust het risico nemend dat de ‘Solon’ met de oude Vlaktebruggen in aanvaring kwam.”

Roekeloos handelen piloten?

Indien we deze jurisprudentie toepassen op de Faro-zaak, dan ziet het er niet echt goed uit voor de eisers. Tenzij de Hoge Raad alsnog een andere toets aanlegt zullen zij moeten bewijzen dat de piloten zich bij hun handelen of nalaten hebben gerealiseerd dat de kans dat zich een ramp zou voordoen groter was dan dat dit niet zou gebeuren, maar dat zij niettemin dat risico hebben genomen. Voor zover bekend was daar geen sprake van. De gestelde onjuiste manoeuvres en beoordelingsfouten van de bemanning zijn bepaald onvoldoende. De Hoge Raad heeft als vaststaand aangenomen dat de loods aan boord van de Solon onjuist heeft gemaneuvreerd en ernstige beoordelingsfouten heeft gemaakt. Dit maakte hem niet aansprakelijk.

Wat heeft de rechtbank Amsterdam geoordeeld?

De rechtbank kwam niet aan de vraag toe of sprake was van roekeloos handelen. Het feit dat eisers nu een deskundige hebben gevonden die uit de indertijd bekende feiten andere conclusies trekt is onvoldoende om de vaststellingsovereenkomst op te breken. Beide partijen beschikten over dezelfde feitelijke gegevens. Het beroep op dwaling faalt daarom.

Wat heeft de rechtbank Den Haag geoordeeld?

De rechtbank Den Haag heeft een tussenvonnissen gewezen, waarin slechts een voorlopig oordeel wordt geformuleerd. De rechtbank wil nader worden voorgelicht door een deskundige en neigt ernaar om de Staat de kosten van de deskundige te laten voorschieten, maar daarover moeten partijen zich eerst nog uitlaten, aldus de rechtbank. Pas als de rechtbank meer is voorgelicht komt de vraag aan de orde of, zoals gesteld, van aan de Staat toe te rekenen onjuiste en onvolledige mededelingen, die tot schade hebben geleid.

Hoe nu verder?

In de Haagse procedure is het in zekere zin essentieel dat de Amsterdamse procedure slaagt. Als Martinair namelijk niet verder aansprakelijk is dan tot dat bedrag wat indertijd is afgerekend, dan kan moeilijk volgehouden worden dat eventuele onjuistheden in de rapportages tot schade hebben geleid. Het ligt dus voor de hand dat in de Amsterdamse procedure hoger beroep wordt ingesteld.

In de Haagse procedure zijn intussen nog enorm veel stappen te zetten. Op onrechtmatige daad gebaseerde procedures zijn gemakkelijk geformuleerd, maar vaak lastig thuis te brengen. De rechtbank overweegt ook met zoveel woorden dat het de vraag of schade is geleden en of er voldoende causaal verband bestaat tussen de gestelde onrechtmatige daad van de Staat en die schade nog even laat rusten. Dit zijn beiden zeer relevante onderwerpen en op beide onderwerpen kan de zaak doodlopen.

Al met al is er in de Haagse procedure dus nog niet veel gebeurd. Het lichtpuntje voor de eisers is dat er zo te zien een deskundige gaat komen, die ongetwijfeld zo zijn eigen visie heeft op wat er zich nu precies heeft afgespeeld en of de gedane mededelingen juist zijn of niet. Het is ernstig de vraag of dit de eisende partijen iets gaat brengen.