

Zeer snelle basis-schaderegeling met Martinair

Vreemd: ondanks alle onduidelijkheid rond de crash en de mogelijke oorzaken sluit de ANWB -als belangenbehartiger van passagiers en nabestaanden- al enkele maanden na de crash, met Martinair een basis-schaderegeling.

Er wordt niet gewacht op het onderzoeksrapport. En dat terwijl het onderzoeksrapport zo belangrijk is voor het bepalen van de aansprakelijkheid en de hoogte van de schadevergoeding.

Het belang van het onderzoeksrapport als basis voor een schaderegeling wordt nota bene door Mr. Bunjes zelf (één van de ANWB-advocaten die aan de snelle regeling met Martinair heeft meegewerkt) beschreven in het boek *Claim* aan de hand van een zaak die speelde ten tijde van de crash in Faro.

Uit *Claim, Trouw dossier nr 24, Rainbow Pocket, maart 2003. Eerder geplaatst als interview in Trouw van 7 juni 1997.*

schade

ramp'. Nog geen week na die crash boorde een El Al vrachtjumbo zich in de Bijlmer-flats Groeneveen en Kruitberg en voordat het jaar om was, verongelukte op het vliegveld van Faro een DC-10 van Martinair. Bijlmer en Faro beheersten maandenlang het nieuws. Een maand na de ramp in Kathmandu kwam in het kantoor van mr. Herman Bunjes in Amsterdam een groep van dertig nabestaanden bijeen. „Samen met kantoorgenoot Frans Vrede hebben we een soort voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd. Uiteindelijk hebben zij ons gevraagd de schade-afwikkeling te doen.”

Het wachten was allereerst op het officiële onderzoeksrapport. „We stuurden één keer per maand een fax naar het ministerie van vervoer in Nepal met de vraag waar het rapport bleef. Er kwam nooit antwoord. Maar tot onze verbazing lagen er in de zomer van 1993 – we zaten tot onze oren in de Faro-zaak – op een ochtend zestig velletjes tekst bij de fax. Nepal had het onderzoeksrapport gestuurd.”

Inmiddels was duidelijk geworden dat PIA niet van plan was aan de nabestaanden meer te betalen dan de toen al sterk verouderde aansprakelijkheidslimiet van zo'n 40000 gulden. Daarbij ging het in feite alleen om vergoeding van werkelijk geleden schade, volgens de Nederlandse rechtsregels, zoals begrafeniskosten. „Ik kwam in een heleboel zaken op hoogstens 10000 gulden aan kosten. Een smartengeldregeling voor nabestaanden kennen we in Nederland immers niet.”

Daarom was het onderzoeksrapport cruciaal. Bunjes: „Zo'n rapport is gewoonlijk voor twee vragen interessant: kun je de limiet doorbreken doordat er bijvoorbeeld grove schuld kan worden aangetoond of kan er iemand anders dan de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk worden gesteld, waardoor een buitenlands rechtssysteem van toepassing kan zijn.”

De schade-afwikkeling van de grootste vliegramp die

1992 was wat je noemt een rampjaar – Kathmandu, de Bijlmer, Faro. Het ongeluk met de Airbus 300 van Pakistan International Airlines (PIA) in Nepal is bijna een 'vergeten