

Uit uitspraak Rechtbank Den Haag van 26 februari 2014 over conclusies in 1995 door de ‘ANWB’-advocaten over kansloosheid van doorbreking van aansprakelijkheidslimiet van Martinair.

...3.12.

Diverse slachtoffers en nabestaanden hebben via de afdeling rechtshulp van de ANWB de advocaten mr. F.G. Vreede en mr. H.J. Bunjes (beiden verbonden aan het kantoor Boekel de Nerée) ingeschakeld om hun belangen te behartigen. Mr. Vreede heeft op 2 februari 1995 een rapport (“memorandum”) uitgebracht aan de ANWB. Hierin is vermeld dat hij heeft kennisgenomen van onder meer het RvO (*ten Hove: waarschijnlijk wordt bedoeld Rapport van Onderzoek*) en de daarbij gevoegde bijlagen, waaronder het in 3.7 bedoelde commentaar van de Raad, en gesprekken heeft gevoerd met een ruim aantal personen, onder wie gezagvoerders van verkeersvliegtuigen, functionarissen van de Raad en Amerikaanse advocaten. Mr. Vreede heeft blijkens zijn rapport onder meer de vraag onder ogen gezien of gezegd kan worden dat de bemanning van het vliegtuig bij het maken van de manoeuvres vóór het ongeval, bewust roekeloos heeft gehandeld. Van het antwoord op deze vraag hangt af of de aansprakelijkheidslimiet van het Verdrag van Warschau kan worden doorbroken. De conclusie van het rapport luidt als volgt:

5 Conclusie

5.1

Alle deskundigen zijn het erover eens dat de vlak voor de landing intredende windshear een grote rol heeft gespeeld bij het ontstaan van de ramp.

Uit het voorgaande blijkt echter ook dat sprake is geweest van onjuiste manoeuvres en beoordelingsfouten van de bemanning.

De meeste van die onjuiste manoeuvres speelden zich af in de laatste seconden voor de ramp, op een tijdstip dat de DC 10 zich in extreme weersomstandigheden bevond zonder dat de controletoren daarvoor gewaarschuwd had.

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

5.2

Hetzelfde moet gelden ten aanzien van het nalaten van de bemanning om de landing af te breken, waarbij, zoals gezegd, DC 10 instructeurs onderstrepen dat de Anthony Ruys op een hoogte van 60 ft zich volkomen recht voor de landingsbaan bevond. En hoezeer men de bemanning wellicht kon verwijten de term “flooded” te hebben ge-misinterpreteerd, of te hebben nagelaten de juiste autothrottle snelheid in te stellen: er is geen sprake van dat men bewust heeft geprobeerd te landen op een landingsbaan waar dat niet kon.

5.3

Het zij herhaald: In rechte zal moeten worden bewezen dat de piloten van Martinair bewust roekeloos hebben gehandeld, en met de wetenschap dat de ramp van hun handelen het gevolg zou kunnen zijn. [...]

5.4

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