

ECLI:NL:RBAMS:2014:832

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	26-02-2014
Datum publicatie	26-02-2014
Zaaknummer	C/13/533685 / HA ZA 13-40 en C/13/540892 / HA ZA 13-489
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Bodemzaak
Inhoudsindicatie	

De rechtbank heeft op 26 februari 2014 uitspraak gedaan in een geschil tussen (nabestaanden van de) passagiers van een ongeval met Martinair-vlucht MP495 op 21 december 1992 te Faro, Portugal, en Martinair Holland N.V. (Martinair).

Tussen de eisers en Martinair zijn ter zake van het ongeval vaststellingsovereenkomsten gesloten. Eisers stellen door toedoen van Martinair de vaststellingsovereenkomsten onder een onjuiste voorstelling van zaken te hebben gesloten. Zij willen om die reden wijziging van de vaststellingsovereenkomsten en vergoeding van alle door hen geleden schade.

De rechtbank heeft de vorderingen afgewezen.

De rechtbank oordeelt dat door eisers niet volgehouden kan worden dat zij door toedoen van Martinair in onzekerheid verkeerden, nu beide partijen over dezelfde feitelijke gegevens beschikten, maar Martinair daaruit slechts een andere conclusie trok dan de door eisers ingeschakelde deskundige thans doet. Het beroep op dwaling faalt daarom.

De vragen of Martinair bewust roekeloos heeft gehandeld en of Martinair gehouden is tot volledige schadevergoeding worden in deze procedure niet beantwoord.

Gelet op de insteek van deze procedure zou aan die vragen alleen worden toegekomen als het beroep op dwaling zou slagen en indien eisers daardoor een hoger bedrag aan schadevergoeding zouden kunnen ontvangen of claimen. Dit is beide niet het geval.

Vindplaatsen	Rechtspraak.nl NJF 2014/161
--------------	--------------------------------

Uitspraak

RECHTBANK [plaats]

Afdeling privaatrecht

Vonnis in gevoegde zaken van 26 februari 2014

in de zaak met zaaknummer / rolnummer: C/13/533685 / HA ZA 13-40 van

1 [eiseres 1],

wonende te [plaats],

2. [eiseres 2] ,

wonende te [plaats],

3. [eiser 3] ,

wonende te [plaats],

4. [eiseres 4] ,

in hoedanigheid van nabestaande van [naam], [naam 1], [naam 2] en [naam 3],

wonende te [plaats],

5. [eiseres 5] ,

wonende te [plaats],

6. [eiser 6] ,

wonende te [plaats],

7. [eiseres 7] ,

wonende te [plaats],

8. [eiser 8] ,

wonende te [plaats],

9. [eiseres 9] ,

wonende te [plaats],

10. [eiseres 10] ,

wonende te [plaats],

11. [eiser 11] ,

wonende te [plaats],

12. [eiser 12] ,

in hoedanigheid van nabestaande van [naam 4],

wonende te [plaats],

13. [eiser 13] ,

wonende te [plaats],

14. [eiser 14] ,

wonende te [plaats],

15. [eiseres 15] ,

wonende te [plaats],

16. [eiseres 16] ,

wonende te [plaats],

17. [eiseres 17] ,

in hoedanigheid van nabestaande van [naam 5],

wonende te [plaats],

18 [eiser 18],

wonende te [plaats],

19. [eiseres 19] ,

mede in hoedanigheid van nabestaande van [naam 6],

wonende te [plaats],

20. [eiser 20] ,

wonende te [plaats],

21. [eiser 21] ,

in hoedanigheid van nabestaande van [naam 7],

wonende te [plaats],

22. [eiser 22] ,

wonende te [plaats],

23. [eiser 23] ,

mede in hoedanigheid van nabestaande van [naam 8],

wonende te [plaats],

24. [eiseres 24] ,

wonende te [plaats],

25. [eiser 25] ,

in hoedanigheid van nabestaande van [naam 9] en [naam 10],

wonende te [plaats],

eisers,

advocaat: mr. J.W. Koeleman te Utrecht,

tegen

de naamloze vennootschap

MARTINAIR HOLLAND N.V. ,

gevestigd te [plaats],

gedaagde,

advocaat: mr. W.H. van Baren te Amsterdam,

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer: C/13/540892 / HA ZA 13-489 van

1 [eiseres 1],

wonende te [plaats],

2. [eiser 2] ,

wonende te [plaats],

3. [eiser 3] ,

wonende te [plaats],

4. [eiser 4] ,

mede in hoedanigheid van nabestaande van [naam 11], [naam 12] en [naam 13],

wonende te [plaats],

5. [eiser 5] ,

wonende te [plaats],

eisers,

advocaat: mr. J.W. Koeleman te Utrecht,

tegen

de naamloze vennootschap

MARTINAIR HOLLAND N.V. ,

gevestigd te [plaats],

gedaagde,

advocaat: mr. W.H. van Baren te Amsterdam.

Eisers in de zaak met rolnummer 13-40 zullen hierna in mannelijk enkelvoud worden aangeduid als [eiser] Eisers sub 1, 2, 3 en 5 in de zaak met rolnummer 13-489 zullen hierna in vrouwelijk enkelvoud worden aangeduid als [eiseres] Eisers in beide zaken zullen afzonderlijk worden aangeduid met hun achternaam. Eiser sub 4 in de zaak met rolnummer 13-489 zal hierna worden aangeduid als [eiser 4]. Gedaagde in de gevoegde zaken zal hierna worden aangeduid als Martinair.

1 De procedure

in de zaak 13-40

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 19 december 2012, met producties;
- de conclusie van antwoord, met producties;
- het tussenvonnis van 18 september 2013, waarbij een comparitie van partijen is gelast gelijktijdig met de zaak 13-489;
- het proces-verbaal van comparitie gehouden op 13 januari 2014.

in de zaak 13-489

1.2. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding tevens inhoudende incident tot voeging van 22 april 2013, met producties;
- de conclusie van antwoord in het incident tot voeging;
- het vonnis in incident van 12 juni 2013, waarbij de hoofdzaak is gevoegd met de zaak 13-40 en de zaak naar de rol is verwezen voor conclusie van antwoord;
- de conclusie van antwoord, met producties;
- het tussenvonnis van 18 september 2013, waarbij een comparitie van partijen is gelast gelijktijdig met de zaak 13-40;
- het proces-verbaal van comparitie gehouden op 13 januari 2014.

1.3. Ten slotte is vonnis bepaald.

2 De feiten

2.1. [eiser] en [eiseres] zijn de (nabestaanden van) slachtoffers van een vliegtuigongeval met vlucht MP495 (hierna: het ongeval) uitgevoerd door Martinair, dat op 21 december 1992 op het vliegveld van Faro (Portugal) heeft plaatsgevonden. Martinair was de exploitant van het verongelukte vliegtuig.

2.2. Naar aanleiding van het ongeval hebben de bevoegde Portugese autoriteiten – op grond van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van 7 december 1994 (hierna: het Verdrag van Chicago) – onderzoek gedaan naar de oorzaak van het ongeval.

2.3. Op grond van Annex 13 van het Verdrag van Chicago hebben de Portugese autoriteiten de Nederlandse Raad voor de Luchtvaart (hierna: de RvdL), de National Transportation Safety Board (NTSB) in de Verenigde Staten van Amerika, de Federal Aviation Administration (FAA) in de Verenigde Staten van Amerika, McDonnell Douglas (de fabrikant van het vliegtuig) in de Verenigde Staten van Amerika en de International Civil Aviation Organization (hierna: ICAO) in Canada, van het ongeval op de hoogte gebracht.

2.4. De Portugese onderzoekscommissie (hierna: de onderzoekscommissie) die het onderzoek naar het ongeval heeft uitgevoerd heeft haar bevindingen in een rapport weergegeven. De definitieve versie van het rapport (hierna: het Rapport van Ongeval, RvO) is op 31 oktober 1994 vastgesteld. Uit een door de RvdL verstrekte (niet-officiële) vertaling van het RvO uit het Portugees in het Engels blijkt dat de onderzoekscommissie – voor zover hier van belang – tot de volgende conclusies is gekomen:

" **CAUSES**

The commission of inquiry determined that the probable causes for the accident were:

- *The high rate of descent in the final phase of the approach and the landing made on the right landing gear, which exceeded the structural limitations of the aircraft.*
- *The crosswind, which exceeded the aircraft limits and which occurred in the final phase of the approach and during landing.*

The combination of both factors determined stresses which exceeded the structural limitations of the aircraft.

Contributing factors to the accident were:

- *The instability of the approach.*
- *The premature power reduction, and the sustaining of this condition, probably due to crew action.*
- *The incorrect wind information delivered by Approach Control.*
- *The absence of an approach light system.*
- *The incorrect evaluation by the crew of the runway conditions.*
- *CWS mode being switched off at approx. 80 ft RA, causing the aircraft to be in manual control in a critical phase of the landing.*

- *The delayed action of the crew in increasing power.*
- *The degradation of the lift coefficient due to the heavy showers."*

- 2.5. Na het verschijnen van het RvO heeft op 18 november 1994 een bijeenkomst plaatsgevonden. Martinair en de RvdL hebben op deze bijeenkomst antwoord gegeven op vragen van (nabestaanden van) passagiers van vlucht MP495.
- 2.6. Mr. F.G. Vreede (hierna: mr. Vreede) heeft in opdracht van de ANWB (afdeling rechtshulp) de belangen van [eiser] en [eiseres] behartigd. Mr. Vreede heeft de ANWB bij brief van 2 februari 1995 – voor zover hier van belang – het volgende geschreven:

"1 Inleiding

- 1.1 *Inmiddels bestudeerde ik het rapport van de Portugese Onderzoekscommissie en de bij dat rapport behorende bijlagen, waaronder het commentaar van de Nederlandse Raad voor de Luchtvaart (...). Een en ander bezag ik in het licht van het mij ter beschikking gesteld Aircraft Operations Manual van de DC 10 [rechtbank: het verongelukte vliegtuig] , alsmede in het licht van de door de passagiers afgelegde getuigenverklaringen.*
- 1.2 *Daarnaast voerde ik een groot aantal besprekingen met gezagvoerders van verkeersvliegtuigen en bezocht ik verschillende malen de Raad voor de Luchtvaart voor nadere toelichting. Uitvoerig wisselde ik van gedachten met onze Amerikaanse advocaten en had ik contact met collega's in Portugal. Tenslotte had ik een zeer uitgebreide bespreking ten kantore van de Nederlandse Vereniging van Verkeersvliegers, waarbij aanwezig waren de Voorzitter, alsmede twee DC 10 instructeurs. (...)*
- 1.3 *Inmiddels heb ik een en ander in het juridische kader geplaatst en gezien in hoeverre de vastgestelde feiten grond op leveren voor:*
- *een door cliënten tegen Martinair te doen beroep op doorbreking van de in het Verdrag va Warschau/Haags Protocol (VvW/HP) neergelegde aansprakelijkheidslimieten;*

(...)

2. Doorbreking aansprakelijkheidslimieten Martinair

- 2.1 *Zoals bekend is de aansprakelijkheid van Martinair beperkt tot het – onder voorwaarden – vrijwillig tot maximaal ca. hfl. 250.000,-- verhoogde bedrag voor personen schade en tot ca. hfl. 1700.-- voor bagageschade.*

Ingevolge art. 25 VvW/HP zijn deze limieten niet toepasselijk

"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".

- 2.2 *De bewijslast terzake dit bewust roekeloos handelen rust op de passagier/nabestaande en is zwaar: 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.*
- 2.3 *Dienaangaande heb ik allereerst het oordeel gevraagd van deskundigen omtrent de vraag of op basis van de uit het Onderzoeksrapport blijkende gegevens gezegd kan worden dat sprake is van onjuiste manoeuvres van de bemanning tijdens de approach. Vervolgens besprak ik met deskundigen de vraag in hoeverre de bemanning kan worden verweten te hebben nagelaten om de landing af te breken.*

(...)

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 dat ook 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 [rechtbank: het verongelukte vliegtuig] 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.*
(...)

Doch ook indien de Rechter alle hiervóór beschreven feiten causaal relevant zal achten voor het ontstaan van de ramp zal hij naar mijn mening niet tot de conclusie komen, dat de piloten roekeloos hebben gehandeld. Dat hij echter zal willen aannemen dat de piloten hebben gehandeld met de wetenschap dat de ramp waarschijnlijk het gevolg zou zijn, acht ik uitgesloten.

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

2.7. Martinair heeft tussen 1994 en 2001 met de afzonderlijke eisers in beide zaken (met uitzondering van [eiser 4]) vaststellingsovereenkomsten gesloten. De vaststellingsovereenkomsten vermelden – voor zover hier van belang –:

" IN AANMERKING NEMENDE:

(a) Op 21 december 1992 vond een ongeval plaats op de Luchthaven Faro te Portugal met het DC 10 luchtvaartuig PH-MBN gedurende een Martinair-vlucht Amsterdam-Faro (het "Ongeval");

(b) De Passagier stelt ten gevolge van of in verband met het Ongeval letsel te hebben opgelopen (...), alsmede dat de bagage van de Passagier is vernield, beschadigd en/of verloren gegaan (...), voor welke schade de Passagier één of meer van de Gedaagden (rechtbank: Martinair trad bij de vaststellingsovereenkomsten mede op namens andere rechtspersonen) aansprakelijk houdt;

(...)

(d) Tussen partijen is een geschil ontstaan omtrent aard en omvang van de aansprakelijkheid voor het Ongeval en voor de door de Passagier als gevolg van het Ongeval geleden en te lijden schade, zowel materieel als immaterieel, en gemaakte en te maken kosten en ter zake waarvan de Passagier voornemens is een gerechtelijke procedure aan te spannen, welk geschil partijen thans voor eens en voor altijd door de volgende dading wensen te beëindigen;

(...)

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1. *Martinair, betalende voor zichzelf en ieder der Gedaagden, betaalt aan de Passagier een bedrag van NLG (...), waarvan de Passagier hierbij de ontvangst bevestigt, ter definitieve regeling van alle geschillen, zowel omtrent de aansprakelijkheid van één of meer der Gedaagden als omtrent door de Passagier in enigerlei opzicht en onder welke naam of vorm dan ook, geleden en te lijden schade, zowel materieel als immaterieel en gemaakte en te maken kosten terzake van het Ongeval (...).*

2. *(...) Aldus verleent de Passagier aan ieder der Gedaagden (...) algehele en finale kwijting voor iedere vorm van schade die onder welk rechtsstelsel dan ook op Gedaagden verhaalbaar is en kan de Passagier niet meer op de zaak terugkomen, ook niet wanneer andere omstandigheden bekend zouden worden, welke ten tijde van het aangaan van deze dading niet bekend waren of konden zijn.(...)"*

2.8. In de vaststellingsovereenkomst tussen Martinair en [eiseres 17] is, in afwijking van de hiervoor onder 2.7 onder (d) weergegeven tekst, opgenomen:

"(b) De Passagier is ten gevolge van of in verband met het Ongeval overleden (...), en de bagage van de Passagier is vernield, beschadigd en/of verloren gegaan (...), voor welke schade Eiseres [rechtbank: [eiseres 17]] één of meer van de Gedaagden aansprakelijk houdt."

Waar hiervoor onder 2.7 in de tekst verder "Passagier" is vermeld, dient in de vaststellingsovereenkomst met [eiseres 17] "Eiseres" te worden gelezen.

2.9. In de vaststellingsovereenkomst tussen Martinair en [eiseres 4] (en 8 anderen die niet tot de eisers in deze zaak behoren) is, in afwijking van de hiervoor onder 2.7 onder (d) weergegeven tekst, opgenomen:

"(b) De Passagiers zijn ten gevolge van het Ongeval overleden (...) en Eisers stellen dat de bagage van de Passagiers is vernield, beschadigd en/of verloren is gegaan (...) voor welke schade Eisers één of meer van de Gedaagden aansprakelijk houden;"

Verder vermeldt deze vaststellingsovereenkomst:

"(e) Tussen partijen is een geschil ontstaan omtrent aard en omvang van de aansprakelijkheid voor het Ongeval en voor de door Eisers als gevolg van het Ongeval geleden en te lijden schade en gemaakte en te maken kosten en ter zake waarvan Eisers, of één van hen, voornemens zijn een gerechtelijke procedure aan te spannen, welk geschil partijen thans voor een en voor altijd door de volgende dading wensen te beëindigen;"

Waar hiervoor onder 2.7 in de tekst verder "Passagier" is vermeld, dient in de vaststellingsovereenkomst met [eiseres 4] "Eisers" te worden gelezen.

2.10. In opdracht van (onder meer) Vroombout en van Spronsen heeft AvioConsult B.V. (hierna: AvioConsult) een aanvullende analyse uitgevoerd naar de oorzaak van het ongeval. De onderzoeker van AvioConsult H. Horlings (hierna: Horlings) heeft zijn bevindingen weergegeven in een rapport, gedateerd 17 december 2012 (hierna: het rapport Horlings). Het rapport Horlings vermeldt, voor zover hier van belang:

" 9 Oorzaken van het ongeval

9.1. Het ongeval werd veroorzaakt doordat de bemanning:

(1) de aan hen bekendgestelde actuele en in het vliegtuig afgelezen windgegevens en conditie van de landingsbaan negeerde en daarop niet reageerde door tijdig een doorstart uit te voeren en uit te wijken naar een andere luchthaven. De dwarswindlimiet werd overschreden;

(2) gedurende het laatste deel van de nadering teveel afweek van het door de Portugese overheid voorgeschreven naderingspad (Approach Chart) en op de daartoe in het FCOM voorgeschreven hoogte nog steeds niet stabiel op het naderingspad vloog en desondanks de nadering doorzette en geen doorstart maakte;

(3) de gashendels van de motoren te vroeg geheel had dichtgetrokken, waardoor de op lage hoogte alsnog geïnitieerde doorstart mislukte;

(4) ernstige, zelfs fatale procedure- en bedieningsfouten maakte, zowel tijdens het laatste deel van de nadering als bij het landen, waardoor het vliegtuig deels naast en met geremde wielen op de landingsbaan terecht kwam en er dientengevolge structurele limieten werden overschreden;

(5) onbekwaam omging met de automatische piloot, het autothrottle systeem en het landen bij dwarswind."

2.11. Martinair heeft ten behoeve van de onderhavige procedure onder meer Accident Investigation & Research Inc. (hierna: AIR) verzocht onderzoek te doen naar de oorzaak van het ongeval. AIR heeft haar bevindingen opgenomen in een rapport gedateerd 23 juli 2013. Het rapport vermeldt als conclusies:

- "1. The integration of the available hard data (Initial impact point, Radar/DFDR/AIDS, etc.), clearly shows that the aircraft, while approaching the Runway 11 threshold, flew into significant horizontal windshear, and subsequently into catastrophic vertical windshear which caused the aircraft to plummet to the runway surface. The Air Traffic Controller did not inform the pilots of the significant changes in the winds on the approach to Runway 11, even though the wind speeds and directions would have been readily apparent on his wind-monitoring instruments.*
- 2. The dramatic weather phenomena that affected the aircraft in the last seconds before runway impact (starting at an altitude of approximately 50 feet), and in particular the sudden downflow in the final 5 to 6 seconds of flight, caused the aircraft to descend at a rate from which it was not possible to recover before runway impact. The presence of this downflow is confirmed by the change from the normal G load on the aircraft (+1G) to a condition where there was less than 1 G (the downflow was powerful enough to force the aircraft towards negative G). The dramatic downflow prevented the pilots from taking normal pilot actions to arrest the descent rate and flare the aircraft for a normal touchdown.*
- 3. When they encountered the dramatic downflow, the crew reacted immediately and dramatically to counter the sudden extreme descent rate, but the rate of descent was beyond the performance capability of the aircraft, making it impossible for the pilots to recover before impact with the runway.*
- 4. The aircraft struck the runway at such a high descent rate, and at such an abnormal altitude, that massive loads were created; loads that were beyond the design capabilities of the landing gear. When the right landing gear failed, it led to a series of additional structural failures that caused the aircraft breakup.*
- 5. The sudden loss of control of the aircraft was caused entirely by environmental factors; it was not the result of any actions or mishandling by the pilots. Even with the windshear conditions, the aircraft was at all times well above the aerodynamic stall speed of 107 knots – this confirms that there was no contribution to the dramatic descent rate from an aerodynamic stall condition."*

3 Het geschil

in de zaak 13-40

3.1. [eiser] vordert dat de rechtbank bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

1. voor recht verklaart dat Martinair onjuiste en onvolledige mededelingen heeft gedaan omtrent de toedracht van het ongeval en omtrent de conclusies van de oorzaak van het ongeval;
2. voor recht verklaart dat [eiser] heeft gedwaald bij de totstandkoming van de vaststellingsovereenkomst door de onjuiste voorstelling van zaken door Martinair;
3. verklaart dat de vaststellingsovereenkomst niet zal worden vernietigd, maar dat deze zal worden gewijzigd en dat het geleden nadeel zal worden opgeheven;
4. voor recht verklaart dat Martinair tegenover [eiser] aansprakelijk is voor de volledige door hem geleden schade als gevolg van het ongeval;
5. voor recht verklaart dat Martinair tegenover [eiser] bewust roekeloos heeft gehandeld;
6. Martinair veroordeelt tot vergoeding van alle door [eiser] geleden schade, gemaakte kosten en gederfde interesten, op te maken bij staat;
7. Martinair veroordeelt in de kosten van deze procedure, waaronder begrepen de kosten van AvioConsult en de werkzaamheden van Qualimax B.V., inclusief het loon van de ingeschakelde deskundigen;
8. Martinair veroordeelt tot betaling aan [eiser] van nakosten.

[eiser] vordert voldoening van het een en ander binnen veertien dagen na dagtekening van het te dezen te wijzen vonnis, vermeerderd met wettelijke rente over de door [eiser] geleden schade, kosten van (het loon van) de deskundigen, de proceskosten en nakosten en vermeerderd met wettelijke rente

vanaf 21 december 1992, indien de proceskosten niet binnen deze termijn zijn voldaan, en subsidiair vanaf de dag der dagvaarding.

in de zaak 13-489

3.2. [eiseres] vordert – voor zover voor de hoofdzaak van belang – dat de rechtbank bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

1. voor recht verklaart dat Martinair onjuiste en onvolledige mededelingen heeft gedaan omtrent de toedracht van het ongeval en omtrent de conclusies van de oorzaak van het ongeval;
2. voor recht verklaart dat [eiseres] heeft gedwaald bij de totstandkoming van de vaststellingsovereenkomst door de onjuiste voorstelling van zaken door Martinair;
3. verklaart dat de vaststellingsovereenkomst niet zal worden vernietigd, maar dat deze zal worden gewijzigd en dat het geleden nadeel zal worden opgeheven;
4. voor recht verklaart dat Martinair tegenover [eiseres] aansprakelijk is voor de volledige door haar geleden schade als gevolg van het ongeval;
5. voor recht verklaart dat Martinair tegenover [eiseres] bewust roekeloos heeft gehandeld;
6. Martinair veroordeelt tot vergoeding van alle door [eiseres] geleden schade, gemaakte kosten en gederfde interessen, op te maken bij staat;
7. Martinair veroordeelt in de kosten van deze procedure, waaronder begrepen de kosten van AvioConsult en de werkzaamheden van Qualimax B.V., inclusief het loon van de ingeschakelde deskundigen;
8. Martinair veroordeelt tot betaling aan [eiseres] van nakosten.

[eiseres] vordert voldoening van het een en ander binnen veertien dagen na dagtekening van het te dezen te wijzen vonnis, vermeerderd met wettelijke rente over de door [eiseres] geleden schade, kosten van (het loon van) de deskundigen, de proceskosten en nakosten en vermeerderd met wettelijke rente vanaf 21 december 1992, indien de proceskosten niet binnen deze termijn zijn voldaan, en subsidiair vanaf de dag der dagvaarding.

de grondslagen van de vorderingen in de beide zaken

3.3. [eiser] en [eiseres] leggen aan hun vorderingen ten grondslag dat zij, als gevolg van een door Martinair teweeg gebrachte onjuiste voorstelling van zaken, hebben gedwaald bij de totstandkoming van de vaststellingsovereenkomsten (artikel 6:228 lid 1 aanhef en onder a en b BW). Zo heeft Martinair onjuiste mededelingen gedaan over de toedracht van het ongeval terwijl er bij Martinair zekerheid bestond over de schuldvraag en de toedracht van het ongeval. Hoewel zij over deze informatie beschikte, heeft Martinair deze informatie ook niet met [eiser] en [eiseres] gedeeld. In plaats van vernietiging van de vaststellingsovereenkomsten, dient (overeenkomstig artikel 6:230 lid 2 BW) wijziging van de vaststellingsovereenkomsten plaats te vinden. Martinair dient, na wijziging van de vaststellingsovereenkomsten, de door [eiser] en [eiseres] geleden schade volledig te vergoeden.

3.4. Martinair voert verweer. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

4 De beoordeling in de beide zaken

4.1. Nu de vorderingen en de (feitelijke en juridische) grondslagen in de gevoegde zaken gelijkkluidend zijn en de daartegen aangevoerde verweren op de belangrijkste onderdelen gelijkkluidend zijn, bestaat er aanleiding de zaken gezamenlijk te beoordelen.

Rechtsmacht

4.2. Vastgesteld wordt dat meerdere eisers woonplaats buiten Nederland hebben, zodat de zaak een internationaal karakter heeft. Partijen gaan ervan uit dat de rechtbank op de voet van artikel 31 Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer van 12

oktober 1929, zoals gewijzigd bij het Haags Protocol uit 1955 (hierna: het Verdrag van Warschau) rechtsmacht toekomt. De rechtbank zal partijen hierin volgen.

Dwaling

- 4.3. Tussen partijen staat vast, dat de afzonderlijke eisers (met uitzondering van [eiser 4]) en Martinair een vaststellingsovereenkomst in de zin van artikel 7:900 BW hebben gesloten. De te beantwoorden vraag in de onderhavige procedure is, of [eiser] en [eiseres] de vaststellingsovereenkomst met een beroep op dwaling kunnen aantasten.
- 4.4. Artikel 6:228 BW bepaalt – onder meer – dat een overeenkomst die onder invloed van dwaling is aangegaan en die bij een juiste voorstelling van zaken niet zou zijn gesloten, vernietigbaar is, indien de dwaling te wijten is aan een inlichting van de wederpartij, tenzij deze mocht aannemen dat de overeenkomst ook zonder deze inlichting zou worden gesloten (artikel 6:228 lid 1 aanhef en onder a BW) of indien de wederpartij in verband met hetgeen zij omtrent de dwaling wist of behoorde te weten, de dwalende had behoren in te lichten (artikel 6:228 lid 1 aanhef en onder b BW). [eiser] en [eiseres] hebben hun vorderingen op deze twee dwalingsgronden gebaseerd.
- 4.4.1. Het beroep op dwaling van [eiser] en [eiseres] heeft betrekking op een bijzondere soort overeenkomst, een vaststellingsovereenkomst. Vooropgesteld wordt, dat in zijn algemeenheid een vaststellingsovereenkomst strekt tot voorkoming of beëindiging van een onzekerheid of geschil langs contractuele weg, buiten de rechter om. Met de vaststellingsovereenkomst proberen de partijen zekerheid te verkrijgen ten aanzien van feiten of omstandigheden waarover getwist werd of onzekerheid bestond. [eiser], [eiseres] en Martinair hebben dit blijkens de tekst van hun vaststellingsovereenkomst (zie hiervoor onder 2.7, 2.8 en 2.9) onderkend. In de verschillende vaststellingsovereenkomsten wordt immers bepaald dat tussen de partijen bij de betreffende vaststellingsovereenkomst een geschil is ontstaan omtrent aard en omvang van de aansprakelijkheid voor het ongeval en over de als gevolg van het ongeval geleden en te lijden schade, dat de betreffende passagier dan wel nabestaande voornemens was een gerechtelijke procedure aan te spannen en dat de partijen het geschil door middel van de vaststellingsovereenkomst wilden beëindigen.
- 4.4.2. De aard van de vaststellingsovereenkomst, namelijk dat daarmee een geschil tot een einde wordt gebracht, brengt met zich dat de rechter bij de toepassing van de dwalingsregeling terughoudendheid dient te betrachten. Bij een vaststellingsovereenkomst geldt dat – zoals ook [eiser] en [eiseres] hebben onderkend – een beroep op dwaling niet wordt gehonoreerd, wanneer de dwaling betrekking heeft op omstandigheden waaromtrent onzekerheid of geschil bestond. De vaststelling dient er nu juist toe om deze onzekerheid of dit geschil te beëindigen. In de onderhavige zaak hebben [eiser] en [eiseres] zich op het standpunt gesteld dat zij hebben gedwaald omtrent de oorzaak van het ongeval. Tussen partijen staat echter vast, zoals ook door Martinair onbetwist naar voren is gebracht, dat nu juist over de oorzaak van het ongeval en de schuldvraag onzekerheid bestond en dat hierover een geschil bestond. Partijen hebben – zoals [eiser] en [eiseres] bij dagvaarding randnummer 8.4.6 hebben erkend – bedoeld met de vaststellingsovereenkomst aan de onzekerheid dienaangaande een einde te maken. Gelet op de hiervoor weergegeven maatstaf, kan het beroep op dwaling om deze reden in beginsel niet slagen.
- 4.4.3. Het oordeel onder 4.4.2 wordt niet anders door de stelling van [eiser] en [eiseres] dat gedwaald is in de uitgangspunten die aan de vaststellingsovereenkomst ten grondslag zijn gelegd en die achteraf – volgens [eiser] en [eiseres] – onjuist zijn gebleken. [eiser] en [eiseres] hebben onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke aan de vaststellingsovereenkomst ten grondslag liggende uitgangspunten zij bedoelen. [eiser] en [eiseres] hebben in zoverre niet aan hun stelplicht voldaan.
- Voor zover [eiser] en [eiseres] bedoelen dat beide partijen als vaststaand hebben aangenomen dat het ongeval door 'windshear' werd veroorzaakt en dat de bemanning geen verwijt van het ongeval te maken was, stuit dit af op de omstandigheid dat – zoals overwogen onder 4.4.2 – de

oorzaak van het ongeval en de schuldvraag in de vaststellingsovereenkomst als onzekere en ter discussie staande feiten en omstandigheden zijn aangemerkt. [eiser] en [eiseres] hebben – ook na gemotiveerde betwisting door Martinair – niet inzichtelijk gemaakt waarom deze omstandigheden desondanks als vaststaand konden worden aangemerkt.

4.4.4. Hetgeen onder 4.4.2 is overwogen sluit echter niet uit, dat – gelet op hetgeen zij wist of behoorde te weten omtrent de feiten en omstandigheden waarover geschil bestond – Martinair [eiser] en [eiseres] over hetgeen zij wist had moeten inlichten, bij gebreke waarvan het beroep op dwaling toch gegrond zou kunnen zijn in verband met het bepaalde in artikel 6:228 lid 1 aanhef en onder b BW. [eiser] en [eiseres] hebben echter – ook na gemotiveerde betwisting door Martinair – onvoldoende gemotiveerd gesteld dat Martinair over meer of andere – relevante – gegevens beschikte dan [eiser] en [eiseres] Verspreid in de dagvaarding hebben [eiser] en [eiseres] naar voren gebracht dat bepaalde gegevens Martinair bekend waren of hadden moeten zijn. Maar deze stelling is verder niet met feitelijke gegevens onderbouwd. Ook op deze grond kan het beroep op dwaling derhalve niet slagen.

4.5. Ook overigens kan het beroep op dwaling niet slagen. Hiertoe wordt het volgende overwogen.

4.5.1. Met hun beroep op lid 1 aanhef en onder a van artikel 6:228 BW stellen [eiser] en [eiseres] in essentie dat hun wil zich, als gevolg van inlichtingen van Martinair, op gebrekkige wijze heeft gevormd. De rechtbank begrijpt de stellingen van [eiser] en [eiseres] aldus, dat de door Martinair gegeven onjuiste inlichtingen hebben bestaan uit de antwoorden die Martinair heeft gegeven op vragen van de passagiers en de nabestaanden van de slachtoffers (zie hiervoor onder 2.5). Naar de mening van [eiser] en [eiseres] heeft Martinair deze vragen bewust onjuist beantwoord.

4.5.2. [eiser] en [eiseres] onderbouwen deze laatste stelling met een verwijzing naar het rapport Horlings en de daarin opgenomen conclusies. Vast staat echter dat Horlings voor zijn analyse gebruik heeft gemaakt van dezelfde gegevens als die waarop het RvO is gebaseerd. Horlings is op basis van deze zelfde gegevens tot andere (door Martinair met tegendskundigenrapporten betwiste) conclusies gekomen dan de opstellers van het RvO. Dit leidt echter niet tot het oordeel dat [eiser] en [eiseres] hebben gedwaald. [eiser] en [eiseres] beschikten ten tijde van het aangaan van de vaststellingsovereenkomsten immers ook al over deze gegevens. Zoals hiervoor onder 4.4.4 is geoordeeld, beschikte Martinair toen niet over meer of andere – relevante – gegevens dan [eiser] en [eiseres] Partijen beschikten beiden over het RvO. Daarin worden, behalve de weersomstandigheden, ook manoeuvres van de bemanning in de aanloop naar het ongeval kritisch besproken. De toenmalige raadsman van [eiser] en [eiseres], mr. Vreede, heeft voorafgaand aan het sluiten van de vaststellingsovereenkomst uitgebreid onderzoek verricht naar de vraag of de aansprakelijkheidslimieten wegens roekeloos handelen konden worden doorbroken. Bij dat onderzoek zijn, zoals Martinair onbetwist naar voren heeft gebracht, grotendeels dezelfde onderwerpen aan de orde gekomen als door Horlings onderzocht. De raadsman heeft destijds geconcludeerd dat, naast vlak voor de landing intredende 'windshear', ook sprake is geweest van onjuiste manoeuvres en beoordelingsfouten van de bemanning. Het is dus niet zo dat [eiser] en [eiseres] er destijds van uitgingen dat er van de zijde van Martinair in het geheel geen fouten zouden zijn gemaakt. Mr. Vreede is echter, op basis van zijn onderzoek, tot de conclusie gekomen dat niet is vol te houden dat het handelen van de bemanning roekeloos te noemen was en [eiser] en [eiseres] hebben dat advies kennelijk gevolgd. Het vorenstaande betekent dat [eiser] en [eiseres] ten tijde van het sluiten van de vaststellingsovereenkomst reeds bekend waren met de informatie waarop zij thans hun beroep op dwaling gronden. Dat Horlings die informatie anders waardeert, maakt dit niet anders. [eiser] en [eiseres] hadden destijds ook (iemand als) Horlings kunnen vragen om een analyse van het ongeval te maken en de oorzaken ervan in kaart te brengen, op basis van de hun bekende gegevens. Zij hebben dat toen niet gedaan, maar een vaststellingsovereenkomst gesloten waarin de oorzaak van het ongeval (en de daarmee samenhangende mate van aansprakelijkheid) uitdrukkelijk als onzekere factor is opgenomen. Niet volgehouden kan worden dat zij door toedoen van Martinair in die onzekerheid verkeerden, nu beide partijen over dezelfde feitelijke gegevens beschikten maar Martinair daaruit slechts een andere conclusie trok dan Horlings thans doet.

- 4.6. Ten overvloede overweegt de rechtbank nog dat Martinair onbetwist naar voren heeft gebracht dat [eiser] en [eiseres] geen vermogensrechtelijk belang hebben bij wijziging van de afzonderlijke vaststellingsovereenkomsten. Martinair heeft in dit verband aangevoerd dat [eiser] en [eiseres] ten tijde van het sluiten van de vaststellingsovereenkomst geen aanspraak konden maken op een hoger bedrag aan schadevergoeding dan door Martinair is vergoed, hetgeen door [eiser] en [eiseres] niet, althans onvoldoende is weersproken.
- 4.7. Hetgeen hiervoor onder 4.4.2 tot en met 4.6 is overwogen en geoordeeld, leidt ertoe dat de onder 1 tot en met 3 van het petitum gevorderde verklaringen voor recht zullen worden afgewezen.
- 4.8. Ter comparitie van partijen is door de raadslieden van [eiser] en [eiseres] naar voren gebracht dat het [eiser] en [eiseres] in deze procedure gaat om de waarheidsvinding. Hoewel de rechtbank er begrip voor heeft dat het voor de (nabestaanden van de) slachtoffers van de vliegcrash uitermate onbevredigend kan zijn dat er over de exacte oorzaken van de vliegcrash twijfel kan blijven bestaan, worden de vragen of Martinair bewust roekeloos heeft gehandeld (petitum onder 5) en of Martinair gehouden is tot volledige schadevergoeding (petitum onder 4 en 6) in deze procedure niet beantwoord. Gelet op de insteek van deze procedure zou aan die vragen alleen worden toegekomen als het beroep op dwaling zou slagen en [eiser] en [eiseres] daardoor een hoger bedrag aan schadevergoeding zouden kunnen ontvangen of claimen. Alleen dan zouden [eiser] en [eiseres] ook een rechtens te respecteren belang hebben bij het gevorderde onder 4, 5 en 6. Zoals hiervoor is geoordeeld, faalt echter het beroep op dwaling. Ook is, zoals hiervoor onder 4.6 is geoordeeld, niet weersproken dat [eiser] en [eiseres] geen aanspraak hadden kunnen maken op een hoger schadebedrag dan door Martinair is vergoed. Dit brengt met zich dat ook de vorderingen onder 4 tot en met 6 zullen worden afgewezen.
De nevenvorderingen onder 7 en 8 delen, nu de hoofdvorderingen worden afgewezen, hetzelfde lot en zullen eveneens worden afgewezen.
- 4.9. Met betrekking tot [eiser 4] geldt dat tussen hem en Martinair geen vaststellingsovereenkomst is gesloten. Dit brengt met zich dat reeds om die reden de vorderingen onder 1 tot en met 3 van het petitum zullen worden afgewezen.
De overige vorderingen van [eiser 4] zullen eveneens worden afgewezen. Martinair heeft onbetwist aangevoerd dat de vervaltermijn die onder het Verdrag van Warschau geldt, en die op de rechtsverhouding tussen [eiser 4] en Martinair van toepassing is, is voltooid. Martinair heeft hieraan onbetwist de conclusie verbonden dat zij niet langer door [eiser 4] in rechte kan worden aangesproken.
- 4.10. Met de afwijzing van de vordering in beide zaken, zal ook het verzoek van [eiser] en [eiseres] en [eiser 4] tot het overleggen van stukken – zoals gedaan ter comparitie van partijen – wegens gebrek aan belang worden afgewezen.

Proceskosten in de zaak 13-40

- 4.11. [eiser] zal hoofdelijk, als de in het ongelijk gestelde partij, worden veroordeeld in de kosten van deze procedure, aan de zijde van Martinair tot op heden begroot op EUR 575,-- aan griffierecht en EUR 904,-- (2 punten x tarief EUR 452,--) aan salaris advocaat.

Proceskosten in de zaak 13-489

- 4.12. [eiseres] en [eiser 4] zullen allen hoofdelijk, als de in het ongelijk gestelde partijen, worden veroordeeld in de kosten van deze procedure, aan de zijde van Martinair tot op heden begroot op EUR 589,-- aan griffierecht en EUR 904,-- (2 punten x tarief EUR 452,--) aan salaris advocaat.
- 4.13. De door Martinair gevorderde wettelijke rente over de proceskosten is inhoudelijk niet weersproken. Nu wettelijke rente over de proceskosten eerst toewijsbaar is vanaf de datum van verzuim, zal zij worden toegewezen als hierna vermeld.

5 De beslissing

De rechtbank

In de zaak 13-40

5.1. wijst de vorderingen af;

5.2. veroordeelt eisers hoofdelijk in de kosten van deze procedure, aan de zijde van Martinair tot op heden begroot op EUR 1.479,--, te voldoen binnen zeven dagen na dagtekening van dit vonnis, bij gebreke waarvan te vermeerderen met de wettelijke rente met ingang van de achtste dag na de datum van deze uitspraak tot aan de dag der voldoening;

5.3. verklaart dit vonnis ten aanzien van de proceskostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad;

In de zaak 13-489

5.4. wijst de vorderingen af;

5.5. veroordeelt eisers hoofdelijk in de kosten van deze procedure, aan de zijde van Martinair tot op heden begroot op EUR 1.493,--, te voldoen binnen zeven dagen na dagtekening van dit vonnis, bij gebreke waarvan te vermeerderen met de wettelijke rente met ingang van de achtste dag na de datum van deze uitspraak tot aan de dag der voldoening;

5.6. verklaart dit vonnis ten aanzien van de proceskostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. J.F. Aalders, voorzitter, mr. W.M. de Vries en mr. F.W. Pieters, rechters, en in het openbaar uitgesproken op 26 februari 2014. ¹

¹ type: ERM coll:
