

ECLI:NL:RBDHA:2014:2342

Instantie	Rechtbank Den Haag
Datum uitspraak	26-02-2014
Datum publicatie	26-02-2014
Zaaknummer	C/09/434236 / HA ZA 13-17
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Nader onderzoek naar vliegramp Faro

De rechtbank Den Haag wil nader onderzoek naar de vliegramp in 1992 in Faro (Portugal), waarbij 56 passagiers van een Martinair-vliegtuig omkwamen en 106 zwaar gewond zijn geraakt. Dertig nabestaanden en slachtoffers proberen via een rechtszaak extra schadevergoeding af te dwingen bij de Nederlandse overheid, omdat zij vinden dat ze in 1995 op basis van onjuiste informatie van de Raad voor de Luchtvaart ingestemd hebben met een schadevergoeding van Martinair. De rechtbank zal een of meer onafhankelijke deskundigen om een oordeel vragen.

Onafhankelijke deskundigen

De inbreng van een of meer onafhankelijke deskundigen is volgens de rechtbank nodig om te kunnen beslissen in deze civiele zaak. Zowel nabestaanden en slachtoffers als de Staat krijgen de gelegenheid suggesties te doen voor de door de rechtbank te benoemen persoon of personen. Dit moet uiteindelijk een rapport opleveren over de vraag of de bevindingen en conclusies van de Raad voor de Luchtvaart uit 1994 juist en volledig zijn. De rechtbank zal dit gebruiken in zijn eindoordeel.

De vliegramp is destijds onderzocht door de Portugese overheid met medewerking van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart, die is opgegaan in de huidige Onderzoeksraad voor veiligheid. De nabestaanden en slachtoffers stellen dat de Raad voor de Luchtvaart in 1994 op veel belangrijke punten een verkeerde voorstelling van zaken heeft gegeven. Zij baseren zich hierbij op een rapport van 2012 van een bureau dat enkelen van hen hebben ingeschakeld. Volgens dit rapport heeft de bemanning van het vliegtuig ernstige fouten gemaakt en heeft de raad destijds cruciale gegevens genegeerd en vragen van slachtoffers en nabestaanden aantoonbaar onjuist beantwoord.

Wel of niet verjaard

De Staat is van mening dat de zaak van de dertig nabestaanden en slachtoffers is verjaard, omdat deze eisers zich baseren op gegevens die al jaren bekend zijn. Bovendien betwist de Staat dat destijds aan de eisers onjuist of onvolledige informatie is verschaft of cruciale informatie is onthouden. Zij hebben volgens de Staat welbewust, en met goede juridische bijstand, de

overeenkomsten met Martinair geaccepteerd. De schade die de eisers hebben geleden, zou dan ook niet hoger liggen dan de destijds uitgekeerde schadevergoeding.

De rechtbank heeft geoordeeld dat van verjaring geen sprake is. De nabestaanden en slachtoffers mochten destijds uitgaan van de juistheid en volledigheid van de informatie van de Raad voor de Luchtvaart, als deskundige en onpartijdige organisatie. Daardoor was er voor hen onvoldoende reden om de Staat aansprakelijk te houden voor mogelijk onjuiste informatie. Pas nadat de eisers in 2012 een eigen rapport in handen kregen, konden zij weten dat de raad (en daarmee de Staat) in 1994 mogelijk een verkeerde voorstelling van zaken heeft gegeven.

Vindplaatsen

Rechtspraak.nl

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK DEN HAAG

Team handel

Vonnis van 26 februari 2014

in de zaak met zaaknummer / rolnummer: C/09/434236 / HA ZA 13-17 van

1 [eiser 1],

wonende te [woonplaats 1];

2. [eiser 2],

wonende te [woonplaats 2];

3. [eiser 3],

wonende te [woonplaats 3];

4. [eiser 4],

wonende te [woonplaats 4];

5. [eiser 5],

wonende te [woonplaats 5];

6. [eiser 6],

wonende te [woonplaats 6];

7. [eiser 7],

wonende te [woonplaats 7];

8. **[eiser 8]**,
wonende te [woonplaats 8];
9. **[eiser 9]**,
wonende te [woonplaats 9];
10. **[eiser 10]**,
wonende te [woonplaats 10];
11. **[eiser 11]**,
wonende te [woonplaats 11];
12. **[eiser 12]**,
wonende te [woonplaats 12];
13. **[eiser 13]**,
wonende te [woonplaats 13];
14. **[eiser 14]**,
wonende te [woonplaats 14];
15. **[eiser 15]**,
wonende te [woonplaats 15];
16. **[eiser 16]**,
wonende te [woonplaats 16];
17. **[eiser 17]**,
wonende te [woonplaats 17];
18. **[eiser 18]**,
wonende te [woonplaats 18];
19. **[eiser 19]**,
wonende te [woonplaats 19];
20. **[eiser 20]**,
wonende te [woonplaats 20];
21. **[eiser 21]**,
wonende te [woonplaats 21];
22. **[eiser 22]**,
wonende te [woonplaats 22];
23. **[eiser 23]**,
wonende te [woonplaats 23];
24. **[eiser 24]**,
wonende te [woonplaats 24];
25. **[eiser 25]**,
wonende te [woonplaats 25],
eisers,
advocaat mr. J.W. Koeleman te Utrecht,

tegen

de publiekrechtelijke rechtspersoon

**DE STAAT DER NEDERLANDEN (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, thans: Ministerie van
Infrastructuur en Milieu),**

zetelend te Den Haag,
gedaagde,
advocaat mr. G.J.H. Houtzagers te Den Haag,

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer C/09/441930 / HA ZA 13-476 van

1 [eiser 26],

wonende te [woonplaats 26];

2. [eiser 27],

wonende te [woonplaats 27];

3. [eiser 28],

wonende te [woonplaats 28];

4. [eiser 29],

wonende te [woonplaats 29];

5. [eiser 30],

wonende te [woonplaats 30],

eisers,

advocaat mr. J.W. Koeleman te Utrecht,

tegen

de publiekrechtelijke rechtspersoon

DE STAAT DER NEDERLANDEN (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, thans: Ministerie van Infrastructuur en Milieu),

zetelend te Den Haag,

gedaagde,

advocaat mr. G.J.H. Houtzagers te Den Haag.

Partijen worden hierna [eiser 1] c.s. (in meervoud), [eiser 26] c.s. (in meervoud) en de Staat genoemd. [eiser 1] c.s. en [eiser 26] c.s. worden tezamen als "de eisers" aangeduid.

1 De procedure in de zaak 13-17

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 19 december 2012 (met producties 1-13);
- de conclusie van antwoord van 7 augustus 2013 (met producties 1-6);
- het tussenvonnissen van 21 augustus 2013, waarbij een comparitie van partijen is bevolen en de zaak is verwezen naar een meervoudige kamer;
- de brief van 9 januari 2014 van de advocaat van de Staat, met de juiste tekst van productie 5 van de Staat;

- het proces-verbaal van comparitie van 20 januari 2014, met de daarin vermelde stukken (waaronder de pleitnotities van de behandelende advocaten van partijen);
- de brief van 28 januari 2014 waarbij de griffier van de rechtbank dit proces-verbaal aan de advocaten heeft toegezonden met de uitnodiging om melding te maken van eventuele feitelijke onjuistheden in het proces-verbaal;
- de brief van 5 februari 2014 van de mr. C.C. Jongens, de behandelende advocaat van de Staat, met enkele opmerkingen over het proces-verbaal.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald op heden.

2 De procedure in de zaak 13-476

2.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 19 december 2012 (met producties 1-13);
- de conclusie van antwoord van 7 augustus 2013 (met producties 1-6);
- het tussenvonnissen van 21 augustus 2013, waarbij een comparitie van partijen is bevolen en de zaak is verwezen naar een meervoudige kamer;
- de brief van 9 januari 2014 van de advocaat van de Staat, met de juiste tekst van productie 5 van de Staat;
- het proces-verbaal van comparitie van 20 januari 2014, met de daarin vermelde stukken (waaronder de pleitnotities van de behandelende advocaten van partijen);
- de brief van 28 januari 2014 waarbij de griffier van de rechtbank dit proces-verbaal aan de advocaten heeft toegezonden met de uitnodiging om melding te maken van eventuele feitelijke onjuistheden in het proces-verbaal;
- de brief van 5 februari 2014 van de mr. C.C. Jongens, de behandelende advocaat van de Staat, met enkele opmerkingen over het proces-verbaal.

2.2. Het proces-verbaal van de comparitie wordt gelezen met inachtneming van de opmerkingen van de Staat in deze brief van 5 februari 2014.

2.3. Ten slotte is het vonnis bepaald op heden.

3 De feiten (in de beide zaken)

3.1. De eisers zijn slachtoffers en/of nabestaanden van slachtoffers van het vliegongeval op 21 december 1992 op het vliegveld Faro in Zuid-Portugal. Het ongeval betrof een in Nederland geregistreerd vliegtuig, een DC-10 (de *Antony Ruys*) van de luchtvaartmaatschappij Martinair met 340 inzittenden, van wie er 56 de dood hebben gevonden, 106 zwaar gewond zijn geraakt en 178 niet of licht gewond. Het vluchtnummer was MP 495. De cockpitbemanning van de DC-10 bestond uit de gezagvoerder, de co-piloot en de boordwerktuigkundige.

3.2. De toedracht en de oorzaak van het ongeval zijn onderwerp geweest van diverse onderzoeken. Op grond van artikel 26 van het Verdrag van de International Civil Aviation Organization (ICAO), hierna het ICAO-Verdrag te noemen, hebben de Portugese autoriteiten een onderzoek uitgevoerd naar de omstandigheden waaronder het ongeval heeft plaatsgevonden. Op grond van datzelfde artikel heeft Nederland, als het land waar het vliegtuig was geregistreerd, waarnemers aangewezen om bij dat onderzoek aanwezig te zijn en hiervan verslag te doen. Direct op 21 december 1992 is een eerste Nederlands team naar Faro afgereisd. Hiervan maakten onderzoekers van Martinair, van de Rijksluchtvaartdienst (onderdeel van de Staat) en van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart (hierna: de Raad), eveneens een orgaan van de Staat, deel uit. Ook de Amerikaanse National Transportation Safety Board (NTSB) is bij de onderzoeken betrokken geweest.

3.3. De vertegenwoordigers van de Raad in het Nederlandse team hebben de *Cockpit Voice Recorder* (CVR) uitgelezen. Hierin is de verbale communicatie van de bemanning geregistreerd. De Raad heeft tevens medewerking verleend aan het onderzoek naar Martinair en heeft voorts, op verzoek van de Portugese autoriteiten, een opdracht gegeven aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) voor het verrichten van een onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van een *windshear/downburst* (een plotselinge verandering van de windrichting en van de windsnelheid). Taak van de Raad was ook het geven van commentaar op het concept van het Portugese ongevalsrapport. De vluchtgegevens die waren opgenomen op de *Digital Flight Data Recorder* (DFDR, de zogeheten zwarte doos) zijn uitgelezen door de NTSB.

3.4. Op 29 december 1992 zijn de gezagvoerder en de co-piloot van de *Anthony Ruys* in het kader van een strafrechtelijk onderzoek gehoord door de Portugese politie. De teksten van hun verklaringen bevinden zich in een in beginsel vertrouwelijk dossier betreffende dit ongeval, in het Nationaal Archief. De hierna, in 3.14, te noemen rapporteur ing. H. Horlings (hierna: ing. Horlings) heeft in het kader van zijn onderzoek kennisgenomen van deze verklaringen, die hij heeft mogen overschrijven. Blijkens de door hem gemaakte aantekeningen heeft de gezagvoerder op 29 december 1992 onder meer het volgende verklaard:

"If the runway is actually flooded, that means "standing water" to me. In that case, the breaking action is "poor" and the crosswind limit is reduced to 5 kt. In my mind, this condition did not exist during our approach."

Blijkens de aantekeningen van ing. Horlings heeft de co-piloot op 20 december 1992 onder meer het volgende verklaard:

"The weather was bad – it was raining heavily. The wind was reported as 170 – 180 with 20 kt. [...]"

3.5. Een klacht tot strafrechtelijke vervolging van de gezagvoerder van de DC-10 in Portugal wegens overtreding van artikel 136 leden 1 en 2 van het Portugese Wetboek van Strafrecht, dat betrekking heeft op – kort gezegd – doodslag door (grove dan wel onbewuste) nalatigheid, heeft niet tot vervolging geleid, ook niet na toetsing door een hogere rechter. In dit verband is overwogen (in vertaling) dat

"men niet anders dan tot de conclusie [kan, *toevoeging rechtbank*] komen dat er geen bewijs is op grond waarvan [het gerecht kan, *toevoeging rechtbank*] beweren dat verdachte in de eindfase van de nadering niet gehandeld heeft met de zorgvuldigheid en verantwoordelijkheid die van hem geëist kunnen worden."

De eisers zijn in 2000 geïnformeerd over deze afdoening.

3.6. Het onderzoek van de Portugese autoriteiten heeft geleid tot een (in de Portugese taal opgesteld) concept Rapport van Ongeval (RvO) van 21 juli 1993, dat voor commentaar is voorgelegd zowel aan de NTSB als aan de Raad. Deze beide instanties hebben commentaar gegeven. Blijkens zijn commentaar, van 6 september 1994, was de Raad het eens met de beschrijving van de gang van zaken voorafgaand aan het ongeval en met de vermelde feitelijke informatie. In algemene zin onderschreef de Raad de gegeven analyse en de getrokken conclusies van het Portugese rapport. Op 31 oktober 1994 is de eindversie van het RvO vastgesteld. Het commentaar van de Raad, dat mede is gebaseerd op twee rapporten van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), is hierbij gevoegd als appendix/bijlage 1, het commentaar van de NTSB, van 26 oktober 1994, als appendix/bijlage 2. Bijgevoegd zijn voorts zestien aanvullingen, met onder meer transcripten van de CVR, de grafieken van de DFDR en die van het Airborne Integrated Data System (AIDS), een rapport van het NLR en gegevens betreffende radar- en windmetingen op het vliegveld. In november 1994 heeft de Raad een niet-officiële Engelse vertaling van het RvO beschikbaar gesteld. Aan deze versie is het volgende ontleend.

Ten aanzien van de wijze waarop het vliegtuig is neergestort vermeldt het RvO:

"The aircraft made a hard landing on the left hand side of Runway 11. The Right Landing Gear

fractured, followed by the separation of the Right Wing from the Fuselage, starting a rotation of the aircraft along its longitudinal Axis. The aircraft slid to the right and off the runway, broke into two main sections and caught fire.”

De conclusies zijn als volgt samengevat:

“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 the 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.”

3.7. Het in 3.6 bedoelde commentaar van 6 september 1994 van de Raad op het concept van het RvO houdt onder meer het volgende in:

“The change of weather occurred rather abrupt, at the moment that the aircraft was on short final at about 150 ft. With the – unexpected – arrival of a spearhead of an active frontal system from the South, wind direction and speed changed from the reported 150° - 150 knots, max. 20 knots, to a wind of 220° knots, with 35-40 knots. The aircraft entered a heavy rain shower, as observed by a crew at the holding position.

The calculations of the NLR showed three areas of downburst/microburst activity along the aircraft approach path.

The first one, a downburst, with the aircraft crossed at about 700 ft, had been discussed in the Portuguese report.

The two others were microbursts, classified as small. The aircraft flew through the second one while descending from 600 to 300 ft. This microburst could have had an influence on the instability of the approach. The position of the third microburst was approx 1 km in front of the runway, with the aircraft descending from 200 ft to 110 ft. This microburst, according to the calculations made by NLR, caused headwind to tailwind changes of a magnitude which would have triggered a windshear alert system, if such a system had been installed in the aircraft. The NLR study also showed that the experienced windshear occasionally was beyond the aircraft performance limits, and that on one such occasion took place when the aircraft was at about 150 ft altitude.”

3.8. Ten tijde van het geven van dit commentaar was de Raad bekend met de in 3.4 genoemde verklaringen van de gezagvoerder en van de co-piloot. Deze verklaringen zijn niet in het commentaar betrokken. De eisers en hun vertegenwoordigers hebben pas in 2011, na de eerste rapportage van ing. Horlings, kennis gekregen van deze verklaringen.

3.9. In het als appendix bijgevoegde NLR-rapport is onder meer vermeld dat het vliegtuig op een afstand van 124 m voorbij de *touchdown*-zone, en half naast de landingsbaan, voor het eerst de grond heeft geraakt.

3.10. Op 11 augustus 1993, en dus vóór de beschikbaarheid van de Nederlandse vertaling van het RvO, is er een bijeenkomst van Martinair en de Raad met slachtoffers en nabestaanden gehouden. Deze bijeenkomst heeft tot 143 vragen van de Anthony Ruys Stichting – opgericht door slachtoffers en nabestaanden – aan Martinair en de Raad geleid. Op 15 november 1994, nadat het RvO was uitgebracht, is in Den Haag een openbare voorlichtingsbijeenkomst gehouden. Vervolgens, op 18 november 1994, hebben Martinair en de Raad de 143 vragen schriftelijk beantwoord. De vragen 17, 18, 27, 28, 29, 31, 34, 39, 58, 59, 102, 126 en 140 en de daarop gegeven antwoorden luiden als volgt.

Vraag 17 Was het verantwoord te landen in de weersomstandigheden, zoals die zich in Faro voordeden?

Antwoord Het was verantwoord om te landen onder de weersomstandigheden welke aan de bemanning waren bekendgesteld.

Vraag 18 Beschikte de bemanning over voldoende informatie om te beoordelen of een landing met een DC10 voor 100% zeker verantwoord was?

Antwoord Met de weersomstandigheden welke aan de bemanning waren gemeld, beschikte deze over voldoende informatie om te beoordelen of de landing verantwoord was.

De snel veranderende weersomstandigheden in de laatste fase van de vlucht waren de bemanning niet bekend. Deze omstandigheden konden bij de besluitvorming om te landen dan ook niet worden meegenomen.

Vraag 27 Is er toen (dat wil zeggen: bij het laatste contact van de bemanning met de verkeerstoren, *toevoeging rechtbank*) gemeld, zoals in sommige persberichten is verschenen, dat er nog 1/8 onweerswolk aan de einder aanwezig was?

Antwoord Dit is toen niet gemeld.

Vraag 28 Zo ja, kon het de bemanning dan bekend zijn, dat het daarin link is om te landen, aangezien daarin valwinden (microbursts) kunnen optreden vlak boven de grond?

Antwoord Zie het antwoord op vraag 27.

Vraag 29 Wat heeft de bemanning in dat geval bewogen om niettemin de landing in te zetten?

Antwoord De laatst ontvangen weersinformatie bevestigde het beeld, dat de bemanning zich van het weer had gevormd, en hield geen beletsel in om te landen.

Vraag 31 Zijn er op de tapes van de cockpit voice recorder uitspraken te vinden, die zouden kunnen wijzen op overmoedigheid of onverantwoord handelen van de zijde van de bemanning?

Antwoord Op de tape zijn dergelijke uitspraken niet aanwezig (zie het transcript).

Vraag 34 Waarom blijft Martinair volhouden dat er tot aan het moment van de valwind een "volkomen normaal verloop" was in de vlucht, terwijl bijna alle passagiers getuigen, dat de piloot de grootste moeite had het toestel in bedwang te houden gedurende landingsprocedure?

Antwoord Ontegengesteld zal het gedurende de eindnadering turbulent zijn geweest. Dit geeft de registratie van de flight recorder ook aan.

De besturing van het vliegtuig zal hierdoor worden bemoeilijkt, maar is niet uitzonderlijk geweest.

De relatie die U in Uw vraag legt tussen de turbulentie welke de passagiers hebben ervaren, en "de piloot de grootste moeite had het vliegtuig in bedwang te houden" is voor U rekening, en kan ik niet onderschrijven.

Vraag 39 Is het waar dat de Anthony Ruys over Almanville heen is gevlogen, terwijl dat normaal gesproken gebeurt over het 20 km. verderop gelegen Villamoura?

Antwoord De Anthony Ruys heeft volgens de radarplot de normale, voorgeschreven route gevolgd, zoals door de verkeersleiders opgedragen.

Vraag 58 Waarom is het toestel niet midden op de 120 meter brede landingsbaan geland, maar op 10 meter van de rand?

Antwoord Dit is het gevolg van het kort voor de landing optreden van een plotselinge windverandering, waardoor het vliegtuig naar links werd weggezet. De landingsbaan is overigens 45 meter breed.

Vraag 59 Is de lengte van de remweg van een volbeladen DC10 in overeenstemming met de plaats waar het vliegtuig voor het eerst de baan raakte?

Antwoord Ja, de lengte is ruim voldoende. Het vliegtuig bevond zich tijdens de nadering op een juist glijpad om op een dusdanige afstand van de baandrempel neer te komen, dat voldoende afstand over zou blijven voor een veilige stop.

Vraag 102 Is de Anthony Ruys op 21 december 1992 zonder toestemming van de technische onderhoudsdienst vertrokken van Schiphol?

Antwoord Neen, deze machine is geheel volgens de regels afgewerkt en technisch luchtwaardig verklaard door de technische dienst en ook als zodanig gecheckt door de crew.

Vraag 126 Was er eigenlijk wel enige kans om de volbeladen (180 ton zware) Anthony Ruys te behouden nadat hij was geland gezien:

- A. De snelheid van ruim 260 km. per uur
- B. De plek waar hij de landingsbaan voor het eerst raakte
- C. Het uitvallen van alle electriciteit, waardoor de straalkeerders in de motoren mogelijk niet in werking konden worden gesteld
- D. De (waarschijnlijke) brand in de rechtermotor kort voor de landing.

Antwoord [van Martinair] Het vliegtuig was niet 180 ton zwaar maar 161,4 ton. Op de vraag of er wel enige kans was om de volbeladen Anthony Ruys te behouden nadat hij was geland, luidt het antwoord volmondig Ja, met betrekking tot het gestelde onder de punten A t/m C.

Er was geen sprake van brand in de motor (punt D).

Vraag 140 Op welk punt had de Anthony Ruys voor het eerst de baan geraakt, als er geen sprake was geweest van een verticale valwind, die het toestel in één klap 50 meter omlaag drukte?

Antwoord De Anthony Ruys is in het normale landingsgebied aan de grond gekomen. Het Portugese rapport geeft aan dat in het laatste deel van de nadering, vanaf ca. 80 ft, een hoge daalsnelheid heeft bestaan. Dit werd voorafgegaan door een periode waarbij het vliegtuig slechts weinig daalde, eveneens een gevolg van de heersende microburst. Uitgaande van een gemiddelde dalingslijn zal de plaats, waar de Anthony Ruys, zonder de invloed van de microburst, aan de baan zou zijn gekomen, niet aanzienlijk afwijken van het punt waar het thans de baan heeft geraakt.

3.11. Op 1 december 1994 heeft het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat een besloten voorlichtingsbijeenkomst voor de slachtoffers en nabestaanden gehouden. Bij deze bijeenkomst was de Raad aanwezig in de personen van zijn voorzitter en drie leden (allen verkeersvliegers, onder wie de heer Snoek) en een luchtvaartmeteoroloog. De Raad heeft een toelichting gegeven over het RvO, mede aan de hand van een animatiefilm van de allerlaatste fase vóór de landing van de DC-10. Er is een transcriptie opgemaakt van hetgeen bij de bijeenkomst is besproken. De eisers hebben deze transcriptie in het geding gebracht. Volgens deze transcriptie heeft de voorzitter van de bijeenkomst, de heer Loeb, ter inleiding onder meer het volgende verklaard:

“Het doel van de bijeenkomst is het geven van informatie, informatie over het rapport [te weten het RvO, *toevoeging rechtbank*] informatie over de rol van de Raad voor de Luchtvaart, en met name, en daar gaat het vanmiddag toch om, de gelegenheid te bieden aan u om de deskundigen aan deze kant van de tafel vragen te stellen, feitelijke vragen.

Waar het niet om gaat – en dat benadruk ik hier – waar het niet om gaat, is het beantwoorden van schuldvragen, het beantwoorden van aansprakelijkheidsvragen, of het beantwoorden van financiële kwesties. Dat is niet zo, omdat dat de rol van de Raad niet is. Dat is hier niet aan de orde, de Raad kan er ook niks over zeggen, dus het heeft ook helemaal geen zin om die zaken hier aan de orde te

stellen.”

De voorzitter van de Raad heeft onder meer het volgende verklaard:

“Verder is van belang – de voorzitter [de heer Loeb, *toevoeging rechtbank*] heeft u dat al gezegd – dat een rapportage als deze, deze onderzoeksrapportages, ingevolge het ICAO- Verdrag, uitsluitend ten doel hebben, de oorzaken op te sporen in het belang van grotere vliegveiligheid in de toekomst. En deze rapporten geven dus nooit een antwoord op de vraag naar schuld of aansprakelijkheid.”

De heer Snoek heeft onder meer het volgende verklaard:

“Dus laten wij zeggen: zijn vertaalslag [te weten: die van de gezagvoerder, *toevoeging rechtbank*] van “flooded = breaking-action poor”, die heeft hij niet gemaakt. En aan de ene kant, gegeven zijn papieren die hij heeft, die hij kende, die hij had geleerd, aan de ene kant begrijpelijk.

Als het goed verwerkt was en tevens was “flooded” gecorreleerd aan het feit dat je dan ook breaking-action-poor zou moeten insleutelen in je berekening, ja dan was het fout geweest.”

- 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 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.”
- 3.13. Ter beëindiging van hun geschil met Martinair (handelend voor zichzelf en mede namens haar ondergeschikten als bedoeld in artikel 25 van het Verdrag van Warschau zoals geamendeerd bij het

Haags Protocol) en diverse reisorganisaties, hebben de eisers, en in elk geval een ruim aantal van hen, in 1995 afzonderlijke vaststellingsovereenkomsten gesloten

met Martinair en die andere partijen (hierna tezamen aan te duiden als Martinair e.a.). In deze overeenkomsten is telkens voorzien in betaling van bepaalde geldbedragen, tegen finale kwijting.

- 3.14. Op verzoek van diverse partijen, onder wie het externe bureau Qualimax BV en mr. Koeleman namens eiser sub 23 (in de zaak C/09/434236) en diens echtgenote (beiden slachtoffer en tevens nabestaande van hun dochter [dochter], die bij het ongeval om het leven is gekomen), heeft ing. Horlings, een vroegere luitenant-kolonel van de Koninklijke Luchtmacht die verbonden is aan het externe bureau *AvioConsult*, een analyse van het ongeval gemaakt. De opdrachtgevers waren in 2009 in contact gekomen met deze onderzoeker. In februari 2011 heeft de rapporteur een eerste rapport uitgebracht. Hij heeft ook een presentatie voor de Anthony Ruys Stichting gegeven.
- 3.15. De directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken heeft met een brief van 17 mei 2011 de bevindingen van het eerste rapport van ing. Horlings voorgelegd aan de Onderzoeksraad voor veiligheid (hierna ook: de Onderzoeksraad). Deze raad heeft met een brief van 1 juni 2011 aan de minister van Infrastructuur en Milieu bericht dat hij dat rapport heeft bestudeerd mede tegen de achtergrond van zijn bevoegdheid op basis van artikel 64 van de Rijkswet. Deze studie heeft de Onderzoeksraad geleid tot het oordeel dat het rapport "geen nieuwe feiten of inzichten geeft betreffende de 'Faro-ramp' en dat nader onderzoek niet meer duidelijkheid of waarheidsvinding zal kunnen opleveren". Dit oordeel is toegelicht in een bijlage bij de genoemde brief.
- 3.16. Op 17 december 2012 heeft ing. Horlings een nader rapport uitgebracht, met de titel "Analyse van ongeval Martinair DC-10-30F, MP495 Faro, 21 dec. 1992" en de ondertitel "Beperkte aanvullende analyse". Blijkens dit rapport, dat hierna wordt aangeduid als het rapport Horlings, heeft hij zijn analyse uitgevoerd op basis van het RvO, het in de daarbij gevoegde bijlagen opgenomen commentaar van de NTSB op de eerdere versie van het RvO en de in de DFDR geregistreerde vluchtgegevens, de transcripten van de CVR, het tweede rapport van het NLR en het eerder bedoelde commentaar van de Raad. Hij heeft daarbij tevens gebruikgemaakt van gegevens die aanwezig zijn in het Nationaal Archief. Hiertoe behoort de tekst van de in 3.4 bedoelde verklaringen van leden van de bemanning, afgelegd in december 1992 tegenover de Portugese politie. De conclusie van het rapport Horlings houdt, volgens de samenvatting op bladzijde v, onder meer het volgende in.
- "9. Oorzaken volgens deze aanvullende analyse.** 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 voorgeschreven 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 niet de voorgeschreven doorstart maakte;
 - (3) de gashendels van de motoren te vroeg geheel had dichtgetrokken of dichtgehouden, waardoor de op zeer lage hoogte alsnog geïnitieerde doorstart mislukte;
 - (4) ernstige, zelfs fatale bedieningsfouten maakte, zowel tijdens het laatste deel van de nadering als bij het landen, waardoor het vliegtuig deels naast en hoogstwaarschijnlijk 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."
- 3.17. De eisers hebben bij de rechtbank Amsterdam een (parallele) civiele procedure aangespannen tegen Martinair. Ook hun vordering in die zaak heeft betrekking op de toedracht en de gevolgen van het ongeval in Faro. Ten tijde van de comparitie in de onderhavige zaak had de rechtbank Amsterdam op die vordering nog niet beslist.

4 Enkele relevante verdrags- en wetsbepalingen

4.1. ICAO-Verdrag en "Annex 13" van dit verdrag

Artikel 26 ICAO-Verdrag

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter.

Artikel 3.1 van Annex 13 (versie mei 1988)

Objective of the investigation

The fundamental objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

Artikel 5.13 van Annex 13 (versie mei 1988)

Re-opening of investigation

If, after the investigation has been closed, new and significant evidence becomes available, the State which conducted the investigation shall re-open it. However, when the State which conducted the investigation did not institute it, that State shall first obtain the consent of the State which instituted the investigation.

4.2. Verdrag tot het brengen van enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer (1929) ("Verdrag van Warschau"), zoals gewijzigd bij het Haags Protocol van 1955

Artikel 22

Bij het vervoer van personen is de aansprakelijkheid van de vervoerder jegens elke reiziger beperkt tot het bedrag van tweehonderdvijftigduizend francs. In het geval dat volgens de wet van de rechter, voor wie de vordering wordt aanhangig gemaakt, de schadeloosstelling kan worden bepaald in de vorm van een rente, mag de hoofdsom van de rente die grens niet te boven gaan. Evenwel kan de reiziger door een bijzondere overeenkomst met de vervoerder een hogere grens voor de aansprakelijkheid bepalen.

Artikel 25

De aansprakelijkheidslimieten ingevolge artikel 22 vinden geen toepassing 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.

4.3. Luchtvaartrampenwet (oud)

Ten tijde van het ongeval was de Luchtvaartrampenwet van kracht. Artikel 5 van deze wet voorzag in een onderzoek van staatswege in geval van een luchtvaartongeval. Op grond van artikel 6 kon de verantwoordelijke minister een "vooronderzoeker" aanwijzen, die alle gegevens voor het eigenlijke onderzoek verzamelt. Dit wordt verricht door de Rijksluchtvaartdienst. Daarop volgt een eindrapport van de Raad voor de Luchtvaart.

4.4. De Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid

Bij deze wet, die in werking is getreden op 1 februari 2005, is voorzien in een (rechtspersoonlijkheid bezittende en onafhankelijke) Onderzoeksraad voor veiligheid, die tot taak heeft het verrichten van

onderzoek naar rampen, ongevallen en incidenten.

Artikel 64 lid 1 van de wet luidt als volgt:

Indien na de sluiting van het onderzoek nieuwe feiten aan het licht komen die naar het oordeel van de raad van wezenlijk belang zijn met betrekking tot de in het rapport neergelegde conclusies of aanbevelingen, beslist de raad tot heropening van het onderzoek.

5 Het geschil

in de zaak 13-17

5.1. [eiser 1] c.s. vorderen, samengevat, dat de rechtbank, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad:

- a. voor recht verklaart dat de Staat onjuiste en onvolledige mededelingen heeft gedaan omtrent de toedracht van het ongeval en omtrent de conclusies van de oorzaak van het ongeval;
- b. voor recht verklaart dat de Staat jegens hen aansprakelijk is voor de volledige door hen geleden schade als gevolg van het ongeval;
- c. de Staat veroordeelt om aan hen te vergoeden alle door hen geleden schade, kosten en interesten, nader op de maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
- d. de Staat veroordeelt in de kosten van deze procedure, waaronder begrepen de kosten van de rapportages van *AvioConsult* en de werkzaamheden van *Qualimax BV*, inclusief het loon van de deskundigen voor het opmaken van de rapportages;
- e. de Staat veroordeelt in de nakosten,
- f. alles met rente.

5.2. [eiser 1] c.s. leggen hieraan, kort samengevat, het volgende ten grondslag. Uit het rapport *Horlings* blijkt dat de onderzoeksresultaten van de Portugese, de Nederlandse en de Amerikaanse onderzoekers op cruciale punten niet met elkaar overeenkomen. Het rapport toont aan dat de Raad, aantoonbaar en welbewust, in strijd met de waarheid antwoord heeft gegeven op cruciale vragen en voorts (hem bekende) cruciale gegevens heeft genegeerd. De conclusies van de Raad zijn in diverse, relevante, opzichten onjuist. Dusdoende heeft de Raad conclusies getrokken ten aanzien van de toedracht van het ongeval die onjuist zijn en waartoe hij in redelijkheid niet had kunnen komen. Dit alles levert een onrechtmatige daad van de Staat op, ook ten opzichte van de eisers. De eisers hadden belang bij juiste en volledige informatie van de Raad, nu zij voor gegevens over de toedracht volledig waren aangewezen op de berichtgeving en rapportages van de Raad, gegeven ook zijn wettelijke taak en onderzoeksplicht, en de in het maatschappelijk verkeer geldende normen. De onjuiste presentatie van de zijde van de Raad en andere organen van de Staat – ook bij de beantwoording van de in 3.10 aangehaalde vragen en bij de bijeenkomst op 1 december 1994 – heeft verregaande gevolgen voor de eisers gehad, nu zij op basis van die informatie, en aldus onder invloed van dwaling en overigens onder zware tijdsdruk, de regeling met *Martinair e.a.* hebben getroffen. Als zij over de juiste en volledige informatie hadden beschikt, zouden zij niet hebben ingestemd met de respectieve vaststellingsovereenkomsten. Ook voor de verwerking van het gebeurde is bekendheid met de werkelijke toedracht van het ongeval van belang.

5.3. De Staat verweert zich met een betoog dat – kort – als volgt kan worden samengevat. De eventuele vorderingen van de eisers jegens de Staat zijn verjaard. Overigens heeft de Staat niet onrechtmatig ten opzichte van de eisers gehandeld. Hun is geen onjuiste of onvolledige informatie verschaft, en de Raad heeft ook geen cruciale informatie genegeerd. De eisers zijn niet benadeeld in hun onderhandelingspositie tegenover *Martinair e.a.* en het (vermeend onrechtmatige) handelen van de Staat heeft niet tot schade voor een of meer van de eisers geleid. De Staat concludeert tot afwijzing van het gevorderde, met de veroordeling van de eisers in de proceskosten, met inbegrip van de nakosten.

5.4. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

in de zaak 13-476

5.5. De vordering van [eiser 26] c.s. is zakelijk gelijkloidend aan die van [eiser 1] c.s. in de andere zaak. Zij leggen daaraan dezelfde stellingen ten grondslag.

5.6. De Staat voert verweer op gelijke gronden als in de zaak van [eiser 1] c.s. tegen de Staat en komt daarbij tot de in 5.3 vermelde conclusie.

5.7. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

6 De beoordeling

in de beide zaken

Algemeen

6.1. De vorderingen in de beide zaken zijn gelijkloidend. De Staat heeft in deze zaken ook gelijkloidende conclusies van antwoord genomen. Gelet op deze gegevens zal de rechtbank de beide zaken op eendere wijze beoordelen. Voor zover er reden is om hierop een uitzondering te maken, zal zij dit afzonderlijk vermelden.

6.2. Tussen partijen is – terecht – niet in geschil dat op de vorderingen, die gebaseerd zijn op de stelling dat een orgaan van de Staat zich in Nederland onrechtmatig heeft gedragen tegenover elk van de eisers, dient te worden beslist naar Nederlands recht.

6.3. Tussen partijen is ook niet in geschil dat de Staat aansprakelijk is voor enig handelen of nalaten van de (toenmalige) Raad. Ook in dit opzicht volgt de rechtbank partijen.

6.4. De Staat heeft aangevoerd dat het onderzoek van de Portugese autoriteiten dat tot het RvO heeft geleid, niet was bedoeld om de schuldvraag te beantwoorden of om de aansprakelijkheid van enige betrokken partij vast te stellen. Ditzelfde geldt volgens de Staat voor de rapportage van de Raad en voor de door of namens de Raad gegeven inlichtingen. De rechtbank onderschrijft deze uitgangspunten, die uit het ICAO-Verdrag en de Nederlandse luchtvaartwetgeving voortvloeien. Hieruit volgt echter niet, zoals de Staat betoogt, dat de vordering van de eisers niet zou kunnen worden gebaseerd op de stelling dat de Raad bij het desgevraagd verrichten van eigen onderzoek of het geven van commentaar op de resultaten van onderzoek van een andere instantie, dan wel bij het geven van informatie aan betrokkenen zoals de eisers, zich onrechtmatig heeft gedragen op de wijze zoals zij thans aan de Staat verwijten. Op een publiekrechtelijk lichaam zoals de Raad rust de plicht om naar beste weten en met de vereiste deskundigheid te werk te gaan en vragen te beantwoorden. Het niet voldoen aan deze eis kan op zichzelf een onrechtmatige daad tegenover de betrokkenen – zoals de slachtoffers en nabestaanden van een ongeval als het onderhavige – opleveren. Of hiervan sprake is in de verhouding tot de eisers, vormt een van de nadere vragen in deze zaken.

6.5. Bij die (nadere) beoordeling kan in het midden blijven of de Raad, zoals de eisers hebben gesteld of ten minste hebben gesuggereerd, enig belang of motief zou hebben gehad om – indien zijn bevindingen of inlichtingen onjuist zouden blijken te zijn, wat de Staat in volle omvang betwist – bewust onjuiste of onvolledige informatie te verstrekken. Het komt in deze zaak, en in dit opzicht, alleen aan op de vraag of de Raad heeft voldaan aan zijn in 6.4 beschreven plicht om naar beste weten en met de vereiste mate van deskundigheid te werk te gaan. Maatstaf daarvoor is of de Raad zich als zorgvuldige en bekwame (mede)onderzoeker of rapporteur heeft gedragen.

Het beroep op verjaring

6.6. Het meest verstrekkende verweer van de Staat houdt in dat de vordering van de eisers, die is

gebaseerd op de stelling dat de Raad zich, in de zojuist vermelde context, jegens hen onrechtmatig heeft gedragen, is verjaard. In dit verband heeft de Staat het navolgende aangevoerd. Op de vordering is de vijfjaarstermijn van artikel 3:310 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek (BW) van toepassing. In dit geval waren de eisers na de door hen gewraakte informatievoorziening door de Raad, in 1994, bekend zowel met de schade als met de in hun ogen daarvoor aansprakelijke persoon, te weten de Raad (en dus de Staat). De eisers hebben immers al kort daarna, en ook later bij herhaling, te kennen gegeven problemen te hebben met de informatie van de kant van de Raad. De verjaringstermijn van vijf jaren is in die jaren gaan lopen en was in elk geval ruimschoots voltooid toen de eisers, na het rapport Horlings, de Staat aansprakelijk hebben gesteld. Bij dit alles is mede van belang dat zij, met bijstand van deskundige advocaten, al in 1995 de aangehaalde vaststellingsovereenkomsten hebben gesloten.

6.7. De eisers hebben hiertegenover – samengevat – het volgende betoogd. De in artikel 3:310 lid 1 BW bedoelde verjaringstermijn van vijf jaren is aangevangen zodra zij met een voldoende mate van zekerheid konden vaststellen dat hun schade, bestaande in letsel en andere schadeposten, (mede) is veroorzaakt door het onrechtmatige handelen van de Raad. Deze mate van zekerheid was er pas na de publicatie van de bevindingen van Horlings, in 2011/2. De daarop gebouwde vordering is dus niet verjaard.

6.8. Uitgangspunt voor de beoordeling van dit geschilpunt is de aangehaalde regel van artikel 3:310 lid 1 BW, die – voor zover hier van belang – inhoudt dat een rechtsvordering tot vergoeding van schade (zoals hier aan de orde is) verjaart door verloop van vijf jaren na de aanvang van de dag na die waarop de benadeelde (in dit geval: de eisers) zowel met de schade als met de daarvoor aansprakelijke persoon bekend is (respectievelijk: zijn) geworden. Het antwoord op de vraag wanneer een verjaringstermijn is gaan lopen, hangt af van alle relevante omstandigheden van het geval.

6.9. De bekendheid van de eisers met de schade, te weten hun letsel en de hier aan de orde zijnde andere schadeposten, bestond reeds in 1992 en in elk geval in 1994/95, zodat de termijn in zoverre is gaan lopen. Tussen partijen staat vast dat geen van de eisers de verjaring vóór de ontvangst van de rapporten van ing. Horlings (in 2011 en 2012) heeft gestuit. De vijfjaarstermijn is in dit opzicht dus ruimschoots voltooid.

6.10. Het geschilpunt draait om de vraag of de eisers ook al in de jaren 1992-1995 (preciezer gezegd: meer dan vijf jaren voordat zij, in 2011/12, kennisnamen van de rapportages van ing. Horlings) bekend waren met de persoon van de Staat (de Raad) als degene die, in hun visie, aansprakelijk is voor een deel van die schade. Deze vraag staat los van de bekendheid van (een of meer van) de eisers met de aansprakelijkheid van Martinair e.a. De grondslag van hun vordering tegen de Staat is immers een geheel andere dan die van de aansprakelijkheid van Martinair e.a., die zich in de respectieve vaststellingsovereenkomsten hebben verplicht tot uitbetaling van bepaalde bedragen aan de desbetreffende eisers. Om dezelfde reden komt in deze zaak tegen de Staat geen rechtstreekse betekenis toe aan de inhoud van die overeenkomsten en de daarin opgenomen finale kwijtingen. Ook de vraag of de eisers bij het aangaan van de overeenkomsten met Martinair e.a. in dwaling hebben verkeerd, staat op zichzelf buiten de onderhavige procedures.

6.11. Terecht stelt de Staat dat het voor het aangevangen van de verjaringstermijn niet nodig is dat de benadeelde ook al bekend is met de juridische feiten en omstandigheden. Het gaat om de (relevante) feitelijke gegevens, dat wil zeggen de toedracht en de daaraan te verbinden gevolgen.

6.12. Een van de bijzonderheden van deze zaak is dat de eisers voor hun kennis van deze feitelijke gegevens in belangrijke mate waren aangewezen op de Raad. Zij waren redelijkerwijs niet in de positie een eigen feitenonderzoek uit te voeren of te laten uitvoeren. Dat behoefde ook niet, want zij mochten erop vertrouwen dat er deugdelijk en onpartijdig onderzoek zou worden gedaan door de Portugese autoriteiten, met de al genoemde "bijrol" van de Raad, als wettelijk verankerd, deskundig orgaan, dat naar beste weten tot bevindingen komt en daarover – desgevraagd en binnen zijn bevoegdheden – informatie verschaft. Dit betekent tevens dat zij in beginsel mochten afgaan op de mededelingen van de Raad, zowel in diens commentaar op het Portugese conceptrapport als in de eigen voorlichting aan de direct betrokkenen. Die mededelingen mochten zij voor juist en volledig houden.

6.13. In deze situatie konden de eisers niet reeds in 1992 of in 1994/95 gelden als benadeelden die bekend waren met de Staat als de persoon die voor hun schade (mede) aansprakelijk zou kunnen zijn. Het enkele vermoeden bij een of meer van hen dat de beantwoording van vragen niet in volledigheid en overeenkomstig de aanwezige kennis en inzichten had plaatsgevonden – in deze procedure, onder meer tijdens de comparitie, ook wel omschreven als “onderbuikgevoelens” en als een gevoel dat “bleef knagen” –, is daarvoor onvoldoende. Ditzelfde geldt, op gelijke grond, voor de verklaring van een van de eisers, ook tijdens de comparitie, dat hij na het bekend worden van het RvO allerlei wegen heeft bewandeld, waaronder het indienen van een verzoek bij de Nationale ombudsman, om meer duidelijkheid over de toedracht te krijgen. Een gelijke conclusie past ten aanzien van het bericht in *de Volkskrant* van 28 november 1994, waarop de Staat zich heeft beroepen om aan te tonen dat de Anthony Ruys Stichting, en daarmee ook de eisers, zich toen al op het standpunt stelden dat de gezagvoerder en Martinair schuldig waren aan het ongeval. Eventuele schuld van Martinair of de bij haar in dienst zijnde gezagvoerder staat niet op één lijn met schuld van de Staat, en bovendien dateert dat krantenbericht van vóór de bijeenkomst op 1 december 1994. Gelet op dit een en ander kan de rechtbank in het midden laten of de Anthony Ruys Stichting te vereenzelvigen is met de eisers of sommigen van hen.

6.14. Dit leidt tot de vraag wanneer de in 6.13 beschreven situatie van onbekendheid van de eisers met de Staat als in hun visie aansprakelijke persoon, is geëindigd. De rechtbank beantwoordt deze vraag aldus dat de eisers pas na kennisneming van het rapport Horlings voldoende feitelijke gegevens, mede van technische aard, kenden om de Staat serieus aansprakelijk te kunnen stellen op basis van de in dat rapport beschreven – en door de Staat weersproken – feitelijke toedracht van het ongeval en de daaruit te trekken conclusies. Hieraan doet niet af dat het overgrote deel van deze feitelijke gegevens is ontleend aan de rapporten en andere documenten die in 1994/5 al beschikbaar waren. Uit het voorgaande blijkt immers dat de eisers in het bijzonder de bevindingen en de verdere mededelingen van de Raad voor juist mochten houden. Dit geldt ook voor hun (deskundige) adviseurs in de onderhandelingen met Martinair. Daar komt bij dat het onderzoek van Horlings ook enkele – op voorhand als niet onbelangrijk te beschouwen – nieuwe gegevens aan het licht heeft gebracht. Dit betreft in het bijzonder de in 3.4 aangehaalde verklaring van de gezagvoerder over de term “flooded” en de betekenis daarvan in deze context, alsmede de volledige versie van gebruikte grafieken, waarover ing. Horlings tijdens de comparitie heeft verklaard dat hij die in het Nationaal Archief heeft aangetroffen in een met “knip- en plakwerk” uitgevoerde versie. Bij de verklaring(en) van de gezagvoerder (en de co-piloot) tegenover de Portugese politie verdient opmerking dat de Raad daarmee bekend was maar deze verklaring(en) niet naar buiten mocht brengen nu zij in een strafrechtelijk onderzoek was (of waren) afgelegd. Aan de Raad valt daarom niet te verwijten dat hij de verklaringen van de gezagvoerder en de co-piloot niet ter kennis van de slachtoffers en nabestaanden heeft gebracht. Dit gegeven doet er echter niet aan af dat de eisers en hun raadslieden deze verklaringen destijds in elk geval *niet* kenden.

6.15. Het voorgaande voert de rechtbank tot de slotsom dat het beroep op verjaring faalt.

6.16. Voor zover in het betoog van de Staat ook een beroep op de (lange) verjaringstermijn van twintig jaren is te lezen, komt de rechtbank tot het oordeel dat ook deze termijn niet is voltooid. De termijn van artikel 3:310 lid 1 BW is verstreken op een tijdstip dat gelegen is twintig jaren na de gebeurtenis waardoor de schade is veroorzaakt. De door de eisers gestelde onjuiste rapportage en beantwoording van vragen dateren uit de jaren 1994/95 en hebben dus minder dan twintig jaren vóór het begin van deze procedure plaatsgevonden.

6.17. De verwerping van het beroep op verjaring van de vordering van de eisers betekent uiteraard niet dat de eisers gelijk hebben met hun stelling dat de Raad op essentiële punten verkeerde informatie heeft verschaft. De rechtbank dient thans dus te onderzoeken of die stelling juist is.

Onjuiste of onvolledige informatie?

6.18. De eisers betogen dat de Raad in 1994/95 in vele opzichten tot onjuiste bevindingen is gekomen en de slachtoffers en nabestaanden verkeerd heeft geïnformeerd. Volgens hen heeft de Raad, ook in zijn commentaar op het conceptrapport van de Portugese autoriteiten, aantoonbare onwaarheden gepresenteerd en relevante feitelijke gegevens verzwegen. De rechtbank zal, los van de door de eisers

gebruikte kwalificaties, achtereenvolgens de diverse hoofdonderdelen van het betoog van de eisers beoordelen. Deze hoofdonderdelen betreffende volgende thema's:

- a. de *microburst* en de *windshear*, de dwarswind- en de rugwindcomponent volgens het RvO;
- b. het (al dan niet) opgetreden zijn van zijwaartse verplaatsing;
- c. de snelheid van de daling;
- d. het (al dan niet) opgetreden zijn van een bewuste navigatiefout;
- e. het (al dan niet) gemist hebben van *calls* door de bemanning;
- f. het (te hoog) dichtgetrokken zijn van het gas;
- g. het afbreken van het landingsgestel;
- h. et al dan niet bekend zijn van de bemanning met het begrip "*flooded*";
- i. de opeenvolgende verklaringen van de gezagvoerder en diens handelen;
- j. (onjuiste) verklaringen van Martinair en van de Raad, en
- k. de plaats van neerkomen van het vliegtuig.

- 6.19. Ten aanzien van de thema's *a-c* stellen de eisers dat de objectieve meetgegevens, waaronder meetgrafieken, van het ongeval in het geheel niet wijzen op een *downburst* of *windshear*. Anders dan de Raad heeft gerapporteerd, was er geen rugwind, laat staan een sterke rugwind. Ook blijkt huns inziens uit de meetgegevens dat er geen snelle daling of een extreme zijwaartse verplaatsing is geweest.
- 6.20. Ten aanzien van thema *d* blijkt volgens de eisers uit de radargegevens dat de piloten de voorgeschreven naderingsradiaal niet hebben gevolgd en dat het toestel daardoor niet goed voor de baan – immers veel te ver *naast* de aanliegbaan – is terechtgekomen. Zij stellen dat de Portugezen dit niet hebben opgemerkt en verwijten de Raad dat deze dit zo heeft gelaten. Zij stellen voorts (i) dat, anders dan de Raad had gerapporteerd, de dwarswindgegevens van het *Initial Navigation System* (INS) wel degelijk moesten worden gebruikt, en (ii) dat het NLR meermalen heeft vermeld dat het INS een lagere dwarswind heeft weergegeven dan er in werkelijkheid heerste. Ook was de baan veel te kort. Door al deze omstandigheden was in de gegeven situatie een doorstart verplicht.
- 6.21. Ten aanzien van thema *e* stellen de eisers dat de piloot op hoogten van 600 en 500 voet hardop moet melden of hij gaat landen dan wel een doorstart maakt, en dat de captain moet ingrijpen als dat niet gebeurt. Volgens hen blijkt uit de CVR dat de piloot deze voorgeschreven *calls* niet heeft gemaakt en dat de captain niet heeft ingegrepen. Dit is een grove fout, waarvan de Raad ten onrechte geen melding heeft gemaakt.
- 6.22. Ten aanzien van thema *f* houdt het betoog van eisers het volgende in. Zowel de NTSB als het NLR heeft geconstateerd dat het *auto throttle system* prima functioneerde en door een *speed command* heeft geprobeerd de fout van de piloot te herstellen. Het NLR heeft gerapporteerd dat de afwijkingen van de stand van de gashendels zijn veroorzaakt door de piloten zelf. Daarmee hebben zij het computersysteem *overruled*.
- 6.23. Ten aanzien van thema *g* stellen de eisers dat in het RvO en in het commentaar van de Raad op het concept-RvO ten onrechte is vermeld dat het landingsgestel direct na de landing is gebroken. Deze vaststelling is volgens hen onbegrijpelijk, nu het remspoor op de landingsbaan 30 meter lang was. Uit dit remspoor blijkt ook niet van een (extreme) zijwaartse verplaatsing naar links, zoals door de Raad en in het RvO is beschreven.
- 6.24. Ten aanzien van de thema's *h* en *i* verwijzen de eisers in het bijzonder naar de verklaring van de gezagvoerder kort na het ongeval (zie 3.4).
- 6.25. Ten aanzien van thema *j* stellen de eisers dat de Raad ten minste 30 van de 143 vragen onjuist heeft beantwoord – bij wijze van voorbeelden noemen zij de antwoorden op de vragen 17, 18, 28, 29, 34, 39, 58, 59 en 126 – en op de bijeenkomst op 1 december 1994 op wezenlijke punten verkeerde informatie heeft gegeven.
- 6.26. Ten aanzien van thema *k* verwijzen de eisers naar de bevindingen van het NLR, waaruit huns inziens blijkt dat het vliegtuig op een afstand van 124 meter voorbij de *touchdown*-zone en half naast de landingsbaan voor het eerst de grond raakte. Volgens hen heeft de Raad dit gegeven genegeerd en is

hij op dit punt tot een verkeerde conclusie gekomen.

- 6.27. De Staat houdt ten aanzien van al deze kwesties vast aan de bevindingen van de Raad en van het RvO. Hij beroept zich hiervoor mede op de in 3.15 aangehaalde brief van de Onderzoeksraad.
- 6.28. De rechtbank acht het voor een verantwoorde beslissing over deze inhoudelijke kwesties nodig dat een of meer deskundigen haar daarover voorlichten. In algemene zin heeft de Staat de hier samengevatte, concrete en veelal gedocumenteerde stellingen van de eisers slechts vrij globaal tegengesproken. Daarbij heeft hij gebruikgemaakt van de aangehaalde brief van de Onderzoeksraad, waarin deze raad commentaar heeft gegeven op het eerste rapport van ing. Horlings (van februari 2011) en niet op diens rapport ("het rapport Horlings") van 17 december 2012. De betwisting is echter wel in voldoende mate substantieel, zodat de rechtbank daaraan niet kan voorbijgaan. In deze situatie geeft zij er de voorkeur aan om niet ten aanzien van bepaalde deelonderwerpen al een oordeel te geven, maar in volle omvang een deskundigenonderzoek op de hier vermelde hoofdpunten te gelasten. In deze lijn zou een opdracht passen met de algemene vraag of de Raad met betrekking tot de in 6.18 onder a-k genoemde kwesties een juiste voorstelling van zaken heeft gegeven. Partijen krijgen de gelegenheid suggesties te doen voor de persoon (of personen) van de deskundige(n) en voor de aan hen voor te leggen vragen. Daarna zal de rechtbank de definitieve opdracht aan deskundige(n) formuleren. De rechtbank verzoekt tevens aan de eisers om de eerste versie van het rapport van ing. Horlings over te leggen. Pas dan kan het bedoelde commentaar van de Onderzoeksraad op zijn waarde worden beoordeeld. Ook voor de deskundige(n) is het dienstig om, in dat verband, over dat rapport te beschikken.
- 6.29. Voorlopig oordeelt de rechtbank dat de kosten van het deskundigenonderzoek voor rekening van de Staat dienen te komen. Dit oordeel berust op het voorshands nog slechts vrij globale karakter van de betwisting van de Staat van de stellingen van de eisers. Partijen krijgen de gelegenheid commentaar te geven op dit voorlopige oordeel.
- 6.30. Als de rechtbank Amsterdam in de parallelle procedure van de eisers tegen Martinair ook tot een nader onderzoek door een of meer deskundigen komt, is het waarschijnlijk praktisch om nader met partijen te overleggen over mogelijkheden van een gezamenlijke opdracht. Ook hierover kunnen partijen – en uiteraard als eersten de eisers, nu zij ook partij zijn in die andere procedure – zich nog uitspreken.

Schade en causaal verband tussen de gestelde onrechtmatige daad van de Staat en die schade

- 6.31. Een afzonderlijke vraag betreft de door elk van de eisers geleden schade als gevolg van de gestelde onrechtmatige daad van de Staat. Deze vraag komt uiteraard pas aan de orde als de rechtbank, mede op basis van het deskundigenbericht, tot het oordeel zou komen dat de Raad – en daarmee de Staat – in 1994/95 op de hier besproken wijze en in relevante mate onrechtmatig tegenover de eisers heeft gehandeld. Daarbij rijzen dan tevens twee nadere vragen, te weten:
- (i) welke (door de vaststellingsovereenkomsten nog niet vergoede) schade heeft ieder van de eisers geleden, en
 - (ii) is deze schade veroorzaakt door die onrechtmatige daad?
- 6.32. In dit stadium laat de rechtbank deze vragen rusten. Zij zal echter wel – om te voorkomen dat er een mogelijk kostbaar en tijdrovend onderzoek komt over de juistheid van de informatie die de Raad in 1994/95 heeft gegeven dat naderhand onnodig blijkt te zijn bij gebreke van schade of causaal verband zoals hier bedoeld – de eisers in de gelegenheid stellen om ten aanzien van elk van hen in algemene zin nader toe te lichten dat zij schade hebben geleden als gevolg van de gestelde onrechtmatige daad.
- 6.33. Voorts tekent de rechtbank aan dat, als de parallelle vordering van de eisers tegen Martinair in enig opzicht slaagt en tot schadevergoeding leidt, een voorziening zal worden getroffen om te voorkomen dat bepaalde schadeposten tweemaal worden vergoed. Ook deze kwestie is thans nog niet aan de

orde.

Slotsom

- 6.34. De rechtbank verwerpt het beroep van de Staat op verjaring van de vordering van de eisers. Zij heeft behoefte aan een deskundigenbericht en stelt partijen in de gelegenheid hiervoor suggesties te doen. De eisers dienen het in 6.28 bedoelde stuk (het eerste rapport van ing. Horlings) in het geding te brengen. Beide partijen krijgen de gelegenheid te reageren op het in 6.29 vermelde voorlopige oordeel van de rechtbank. De rechtbank heeft ook de in 6.30 genoemde informatie over de procedure bij de rechtbank Amsterdam. Kwesties die betrekking hebben op de omvang van de schade en op het causale verband tussen de gestelde onrechtmatige daad en die schade zijn nog niet aan de orde, maar de eisers dienen daarover wel de in 6.32 beschreven algemene informatie te geven voordat de rechtbank een of meer deskundigen benoemt.
- 6.35. De zaak wordt verwezen naar de hierna te noemen rolzitting. De nadere akten na tussenvonnis – eerst die van de eisers, daarna die van de Staat – kunnen alleen betrekking hebben op de in 6.34 kort aangeduide kwesties. Iedere verdere beslissing zal worden aangehouden.

7 De beslissing

De rechtbank:

in de beide zaken

- 7.1. verwijst de zaak naar de rol van 23 april 2014 voor akte na tussenvonnis, aan de zijde van de eisers;
- 7.2. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. H.F.M. Hofhuis, mr. D.R. Glass en mr. M.J. van Cleef-Metsaars en in het openbaar uitgesproken op 26 februari 2014.