

FARO RAMP

De Nederlandse rechter is in het overgrote deel van de vorderingen, ingesteld na de Faro ramp, bevoegd deze te beoordelen op grond van artikel 28, mits gestoeld op het verdrag van Warschau. De enige uitzondering zou kunnen zijn dat de rechter in de plaats waar de vervoerder, die de overeenkomst is aangegaan, kantoor houdt, bevoegd is. De plaats van bestemming lijkt Faro te zijn, maar gezien het feit dat het veelal retourtickets betreft is, voor de juiste toepassing van het artikel, de bestemming toch Amsterdam.

III.F. Grenzen van aansprakelijkheid

De vuistregel is dat de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk is tot de bedragen gespecificeerd in artikel 22. Er is echter sprake van onbeperkte aansprakelijkheid wanneer de schade ontstond door een doen of nalaten van de vervoerder -of zijn ondergeschikte- dat plaatsvond hetzij met de bedoeling om schade te veroorzaken, hetzij roekeloos of met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn. Wel moet, in het geval dat het een doen of nalaten van een ondergeschikte betreft, ingevolge artikel 25, bewezen worden dat deze handelde in uitoefening van zijn dienstbetrekking.

De bedragen in artikel 22 genoemd, gesteld in goudfrancs, zijn geen zogenaamde 'lump sum', maar een plafond²⁶. De limieten zijn sinds het ontstaan van het verdrag van Warschau bron van grote onenigheid geweest. Sedert 1929 zijn de limieten multilateraal, bilateraal en in overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen veelvuldig gewijzigd. In de nog niet in werking getreden Montreal Protocollen 1 tot en met 4 worden de goudfrancs vervangen door Special Drawing Rights (SDR). De limiet is daarin gesteld op 100.000 SDR (= momenteel f 250.000). Deze limiet werd overgenomen op de jaarlijkse conferentie van rijks luchtvaart diensten en vergelijkbare organisaties begin negentiger jaren gehouden te Malta.

Nederland werkt al sinds 15 maart 1982²⁷ met Special Drawing Rights op grond van de Wet omrekening in goud uitgedrukte eenheden van 15 mei 1981²⁸. Bij algemene maatregel van bestuur is in artikel 1 lid g deze wet van toepassing verklaard op artikel 22 lid 4 van het verdrag van Warschau, alsmede op artikel 22 lid 5 van het verdrag zoals gewijzigd in het protocol van Den Haag²⁹.

FARO RAMP

Doorbreking van de aansprakelijkheidslimieten is alleen mogelijk als slachtoffers kunnen aantonen dat er is gehandeld hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken hetzij roekeloos met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn. Daarbij is de kernvraag of het de bemanning verweten kan worden dat ze hebben nagelaten de landing af te breken. Tezamen met Mr Vreede³⁰ voerde ik gesprekken met de heer B. Baksteen, voorzitter van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers en met twee DC-10 piloten, waarbij

tevens de computer animatie film³¹ van de ramp werd vertoond. Na uitvoerig overleg met deze deskundigen bleek er geen aanwijzing te zijn roekeloosheid, opzet of grove schuld aan te nemen. Nu hiervan geen sprake kan zijn is Martinair slechts beperkt aansprakelijk. Het gevolg is dat Martinair een schadeclaim heeft gekregen van niet meer dan 100.000 SDR per passagier.

Van belang is hierbij op te merken dat bij de genoemde conferentie te Malta ook luchtvaartmaatschappijen aanwezig waren, die zich bij die gelegenheid verbonden de aansprakelijkheidslimiet te verhogen naar 100.000 SDR. Martinair was bij deze conferentie aanwezig, maar had verzuimd dit bedrag te wijzigen in haar algemene voorwaarden. Door de bewijzen die Mr Vreede leverde besloot Martinair ex-post de bedragen te stellen op 100.000 SDR, niet zozeer omdat de maatschappij daartoe in rechte verplicht kon worden, maar meer omdat dit verzuim een erg slordige indruk zou maken, indien wereldkundig gemaakt.

²⁷ Stb. 63 (1982)

²⁸ Stb. 295 (1981)

²⁹ Stb. 5 (1982)

³⁰ Mr Vreede is de advocaat van de Anthony Ruys stichting, de stichting voor slachtoffers en nabestaanden

³¹ Dr. P.M.J. Mendes de Leon (editor), *Syllabus air and space law: private air law*, Leiden 1994, blz. 26