

(Geen) Bewuste Roekeloosheid bij Martinair crash in Faro.

In haar vonnis *ECLI:NL:RBDHA:2020:4* van 8 januari concludeert de Rechtbank Den Haag dat *...’indertijd de conclusie vrijwel zeker zou zijn geweest dat geen sprake is geweest van bewuste roekeloosheid, ...* (paragraaf 2.99).

De constatering door de Rechtbank van ‘geen Bewuste Roekeloosheid’ is, naar de huidige juridische inzichten, ongetwijfeld juist. Gevoelsmatig is de constatering erg onbevredigend.

De formulering door de Rechtbank, en de onderbouwing hier van, roept veel vragen op:

- de Rechtbank beoordeelde slechts op een beperkt aantal onderdelen,
- de door de Rechtbank aangestelde Deskundigen, waar de Rechtbank haar oordeel mede op baseert, hadden slechts een beperkte opdracht; en
- de formulering ‘indertijd ...’ laat de mogelijkheid open dat met de kennis van nú, en indien mogelijk alsnog een completer onderzoek, er wél sprake kan zijn geweest van Bewuste Roekeloosheid,

Ook de verwijzing door de Rechtbank naar arresten van de Hoge Raad scheidt onduidelijkheid.

Voor de beoordeling van Bewuste Roekeloosheid verwijst de Rechtbank in haar vonnis (2.93 en 2.94) naar drie arresten van de Hoge Raad uit 2001 (*ECLI:NL:HR:2002:AE2120*, *ECLI:NL:HR:2001:AA9309* en *ECLI:NL:HR:2001:AA9308*).

Deze arresten betroffen diefstal van vrachtwagen en/of lading van geparkeerde vrachtwagens. Met slechts materiële schade (totaal vordering van ca Dfl. 4.500.000,=).

Het zoeken naar een diefstal-veilige parkeerplaats voor een vrachtwagen is onvergelijkbaar met het landen van een passagiersvliegtuig in moeilijke omstandigheden. Helemaal onvergelijkbaar is de ‘schade’: ten gevolge van de Martinair crash in Faro, met 56 doden en meer dan twee honderd fysiek gewonden.

Onvergelijkbaar ten slotte, is de mate van regulering, protocollering en samenwerking in luchtvaart ten opzichte van het professionele wegverkeer.

De Rechtbank lijkt ‘onvergelijkbare appels met peren’ te hebben vergeleken.

Tenslotte:

De onderbouwing door de Rechtbank van ‘geen bewuste roekeloosheid’ van de piloten lijkt aan te geven dat de Rechtbank niet twijfelt aan ‘roekeloosheid’.

Deze opvatting sluit aan bij een conclusie (na bestudering van het onderzoeksrapport) uit de brief van 15 december 1994 van Mr. Vreede en Mr. Bunjes (advocaten voor de ANWB bij de afwikkeling van de crash):

‘Niettegenstaande de fouten van de bemanning betwijfelen wij ten zeerste of “grove schuld” van Martinair of de bemanning bewijsbaar zal zijn. Het Verdrag van Warschau spreekt over een door de passagiers te bewijzen “roekeloos handelen of nalaten gedaan met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.” ‘