

Nederlandse staat informeerde slachtoffers en nabestaanden vliegramp Faro onjuist

De overheid heeft nabestaanden verkeerd geïnformeerd over de oorzaak van de crash in 1992 met een Martinair-toestel in Faro (Portugal). 56 inzittenden kwamen om het leven.

NRC, [8 januari 2020](#)

<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/01/08/nederlandse-staat-deels-aansprakelijk-voor-vliegramp-faro-a3986067>

De Nederlandse staat heeft slachtoffers en nabestaanden van de vliegramp in het Portugese Faro onjuist en onvolledig geïnformeerd over de toedracht van de crash, op 21 december 1992, waarbij 56 inzittenden van een DC-10 van Martinair om het leven kwamen. Dat heeft de rechtbank in Den Haag woensdag bepaald in een zaak die 24 slachtoffers en nabestaanden hadden aangespannen.

De eisers in de zaak hebben nu recht op 20 procent vergoeding van de schade die zij hebben geleden, voor zover die niet al was vergoed. Volgens de rechtbank heeft de toenmalige Raad voor de Luchtvaart een deels onjuiste conclusie getrokken over de oorzaak van de ramp. Niet alleen het slechte weer speelde een rol, maar ook het handelen van de bemanning. Ook heeft de Raad onrechtmatig gehandeld jegens slachtoffers en nabestaanden.

De DC-10 crashte in slecht weer tijdens de landing op vliegveld Faro in Portugal met 340 mensen aan boord. De meeste inzittenden waren Nederlanders die de kerstdagen in Portugal wilden doorbrengen. Veel slachtoffers en nabestaanden zijn tot op de dag van vandaag ontevreden over de afwikkeling. Zo zou Martinair te weinig hebben gedaan om de waarheid boven tafel te krijgen. Zowel Martinair als de toenmalige Raad voor de Luchtvaart, die de crash onderzocht, zouden in verklaringen en onderzoeken cruciale informatie hebben weggelaten om de piloten te ontzien.

Opstekende zijwind

De toenmalige Raad voor de Luchtvaart zag als belangrijkste oorzaak een plotseling opstekende zijwind die het toestel tijdens de landing als het ware naast de landingsbaan had geduwd. Onderzoek van de Portugese luchtvaartautoriteiten wees er echter op dat de bemanning wellicht handelingen had kunnen verrichten om de crash te voorkomen.

Later kwam een Nederlandse luchtvaartexpert, Harry Horlings, op basis van niet eerder gepubliceerde documenten tot de conclusie dat de bemanning tijdens de nadering en de landing enkele cruciale fouten heeft gemaakt. De bemanning had met het slechte weer nooit mogen landen, is de stelling van Horlings. Ook zou een verplichte reparatie voor de start vanaf Schiphol niet zijn uitgevoerd.

De eerder toegekende schadevergoedingen waren destijds gelimiteerd tot een bedrag van 250.000 gulden, aangezien het slechte weer als belangrijkste oorzaak werd gezien en Martinair niet aansprakelijk kon worden gesteld.