

RAMP-DC10 WAS NIET VERZEKERD

Telegraaf, 22 december 1992. Via Delpher (ddd_010691541_mpeg21_p005)

Het ramptoestel van Martinair, dat sinds deze zomer eigendom is van de Koninklijke Luchtmacht, was vrijwel zeker niet verzekerd. Martinair had het toestel van de luchtmacht terughehuurd.

Luchtmacht-woordvoerder Wulfaert wilde daarop gisteravond niet ingaan. "Het is een ingewikkelde juridische kwestie, waar we nog niet uit zijn", zei hij. Een feit is dat geen van de overige luchtmacht-vliegtuigen is verzekerd. Ook verongelukte straaljagers komen voor rekening van de schatkist. Het ministerie van Defensie heeft op 30 juni het verongelukte DC10-vliegtuig in eigendom overgenomen van en weer terug verhuurd aan Martinair. In 1995 zou dit vliegtuig, de PH-MBN Anthony Ruys, omgebouwd gaan worden tot vliegende tanker voor de F16 jagers en in die rol zou het nog twintig jaar mee kunnen.

Defensie betaalde dit jaar f 166 miljoen voor twee DC10 vliegtuigen uit de Martinair-vloot. De casco's raakten bij verandering van eigenaar de verzekering kwijt. Defensie heeft geen van haar vliegtuigen verzekerd, wat er toe leidde dat het ministerie anderhalf miljoen uit eigen middelen moest uitkeren nadat een F16 neerstortte in Hengelo.

De verongelukte DC10 kwam op 30 november 1973 [*november 1975*] bij Martinair in dienst en kreeg de naam van de Rotterdamse reder Anthony Ruys, een van de grondvesters van het charterbedrijf van Martin Schröder.

Martinair kocht het driemotorige vliegtuig voor f 75 miljoen nieuw bij Douglas en het was de eerste convertible, een uitvoering die zowel als vrachten als passagiersmachine gebruikt wordt. De DC10-30 CF is uitgerust met drie General Electric CF-6 motoren welke bij de KLM in onderhoud zijn. Met een lengte van 55,40 meter en een spanwijdte van 50,40 meter heeft dit type een vliegbereik van 10.000 kilometer. Het neemt 70 ton vracht mee, of maximaal 364 passagiers. De bemanning bestaat uit twee vliegers, een boordwerktuigbouwkundige en tien stewardessen. Met een startgewicht van 256,3 ton is de DC10, na de Boeing Jumbo, het grootste vliegtuig in het Nederlandse luchtvaartregister.

Volgens mr. Jan Blom, deskundige van de stichting De Ombudsman, wordt het schadeverhaal van passagiers en nabestaanden een uiterst moeilijke en ingewikkelde geschiedenis. Bij de spoorwegramp bij Hoofddorp waren er wel verschillende factoren, maar die vloeiden allemaal terug naar de enig verantwoordelijke, de NS. Hier ligt de zaak veel complexer". "De eerste vraag is, welke rol speelde het weer. De volgende vraag: hoe ligt het met de persoonlijke verantwoordelijkheid van de vlieger. Verder hebben we het probleem rond het eigendomsrecht. Als eigenaar heeft de Nederlandse Staat cq. de luchtmacht de eigen aansprakelijkheid. Martinair als carrier is natuurlijk de voornaamste aan te spreken instantie, maar ook de Portugese verkeersleiding en de Amerikaanse vliegtuigfabriek blijven niet buiten spel", aldus mr. Jan Blom.

Hij noemt het zeer juist, dat het ministerie van WVC direct een stuk coördinatie op zich genomen heeft. "Bij een ramp als dit is dat niet meer dan normaal. Dan moet later maar bekeken worden, hoe het met de verzekeringen zit".

Voor de nabestaanden bestaan er straks vier wetgevingen op grond waarvan verhaal kan worden ingesteld: de Nederlandse, de Portugese, de algemeen internationale en de Amerikaanse. De Nederlandse wetgeving is voor smartegeld-claims het minst, omdat daarin nauwelijks wordt voorzien.