

"Impliciet zegt Schröder nu: iedereen heeft pech gehad';

Standpunt Martinair helpt bij treffen van onderhandse regeling

<http://www.nrc.nl/handelsblad/1992/12/23/impliciet-zegt-schroder-nu-iedereen-heeft-pech-gehad-7167370>

ROTTERDAM, 23 DEC. De directeur van Martinair, M. Schröder, probeert de juridische aansprakelijkheid van zijn maatschappij voor de vliegramp bij Faro volledig uit te sluiten. Dat is de mening van deskundigen op het gebied van luchtvaartrecht.

- Marcel Haenen

NRC, 23 december 1992

Zij reageren op de uitlatingen van Schröder die gisteravond op een persconferentie - met minister Maij Weggen aan zijn rechterzijde - verklaarde dat een plotselinge harde zijwaartse wind net voor de landing de oorzaak is van het ongeluk met de DC-10. De bemanning, het toestel en de luchtveerkeersleiding treft volgens de directeur geen enkele blaam, zo zou uit de eerste resultaten van het onderzoek blijken.

“Impliciet zegt Schröder nu: iedereen heeft pech gehad dat ze met ons zijn gevlogen en ze moeten maar zien hoe ze de schade verhalen. Hij laat letterlijk en figuurlijk zijn passagiers in de kou staan”, zegt de directeur van het Instituut voor lucht- en ruimterecht in Leiden, P.M.J. Mendes de Leon. “Tien tegen één dat Schröder dit zegt om de aansprakelijkheid van zijn bedrijf te kunnen afschuiven”, vermoedt ook de co-directeur van hetzelfde instituut, F.G. von der Dunk.

De vraag of een Nederlandse luchtvaartmaatschappij zich met succes op overmacht kan beroepen om aansprakelijkheid uit te sluiten is niet eenduidig te beantwoorden. Het Verdrag van Warschau uit 1929 dat de juridische relatie tussen vervoerder en passagier regelt, bevat in artikel 20 een exoneratieclausule die maatschappijen het recht geeft zich bij een Act of God te beroepen op overmacht. De luchtvaartmaatschappij is niet verantwoordelijk als men kan aantonen dat alle maatregelen zijn genomen om het ontstaan van schade te voorkomen.

Het Verdrag van Warschau is de laatste zestig jaar echter herhaaldelijk aangepast. Dit gebeurde voornamelijk op aandrang van de Amerikanen die de aansprakelijkheidslimiet van 10.000 dollar uit het verdrag van 1929 te gering vonden. In het Protocol van Den Haag uit 1955 is de limiet op 20.000 dollar gesteld. In 1966 werd het bedrag in de zogeheten Overeenkomst van Montreal wederom verhoogd tot 75.000 dollar. Bovendien is het zo dat sommige luchtvaartmaatschappijen zelf een verzekering afsluiten die een nog hogere aansprakelijkheidslimiet regelt.

In Montreal is ook afgesproken dat de luchtvaartmaatschappijen afstand doen van de clausule die de aansprakelijkheid uitsluit die 'Warschau' bood. Men erkent met andere woorden een absolute aansprakelijkheid en doet geen beroep op overmacht.

Die afspraken uit Montreal golden aanvankelijk alleen voor luchtvaartmaatschappijen die van, naar en via de Verenigde Staten vliegen. “Maar in de praktijk zijn er veel maatschappijen die de afspraken van Montreal toch toepassen”, zegt Mendes de Leon.

"Impliciet zegt Schröder nu: iedereen heeft pech gehad';

Tien jaar geleden hebben bijvoorbeeld de directeuren-generaal van de rijksluchtvaartdiensten die zijn aangesloten bij de European Civil Aviation Conference (Ecac) op Malta afgesproken om de regels van Montreal ook van toepassing te verklaren op Europese vluchten. Portugal en Nederland zijn allebei leden van Ecac.

Op grond hiervan zou Martinair dus wel degelijk onder alle omstandigheden aansprakelijk zijn. Maar volgens Mendes de Leon is het heel wel mogelijk dat Martinair met succes kan verdedigen dat de oude overmachtsclausule wel van toepassing is. “Je kunt je namelijk afvragen in hoeverre de Ecac-afspraken uit Malta een formeel juridisch bindende afspraak is. Het gaat hier namelijk om een afspraak tussen luchtvaartdiensten en niet om een overeenkomst tussen staten”.

Zijn collega Von der Dunk houdt er ook rekening mee dat Schröder met zijn vroege analyse van de oorzaak van het ongeluk komt, om schade aan de naam van zijn luchtvaartmaatschappij zoveel mogelijk te beperken. “Hij wil voorkomen dat het publiek de indruk krijgt dat zijn onderneming onzorgvuldig heeft gehandeld want dat kan ze anders een hoop passagiers kosten”.

Advocaten die bij de juridische afhandeling van de vluchtramp met het SLM-toestel in 1989 en de Bijlmerramp betrokken zijn, vermoeden echter dat Martinair in eventuele rechterlijke procedures de juridische mogelijkheden niet al te hard zal uitspelen omdat dit uit een oogpunt van public relations niet verstandig is. De juridische optie kan de luchtvaartmaatschappij wel benutten bij het treffen van een voordelige onderhandse regeling met gedupeerden.

Een woordvoerder van Martinair noemt de veronderstellingen over de mededelingen van Schröder “volkomen onzin. De intentie is om familieleden meer grip op de gebeurtenissen te geven”.