

Over niet-aangetoonde 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 interpretatie, misschien juist. Gevoelsmatig is deze constatering erg onbevredigend.

Dit vonnis had gebruikt kunnen worden om *Bewuste Roekeloosheid* in de Luchtvaart beter te interpreteren. Een gemiste kans.

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

- de Rechtbank beoordeelt 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 met een completer onderzoek indertijd, er wél sprake kan zijn geweest van *Bewuste Roekeloosheid*.

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

Het zoeken door een chauffeur naar een diefstal-veilige parkeerplaats voor een vrachtwagen is onvergelijkbaar met het plannen, vliegen en landen van een passagiersvliegtuig in moeilijke omstandigheden.

Helemaal onvergelijkbaar is de ‘schade’. Bij de ‘vrachtwagens’ alleen materieel; bij de Martinair crash naast de materiële schade 56 doden en meer dan twee honderd fysiek gewonden.

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

De Rechtbank heeft appels met peren vergeleken.

Tenslotte:

De onderbouwing door de Rechtbank van ‘geen bewuste roekeloosheid’ van de piloten lijkt aan te geven dat de Rechtbank de mogelijkheid van ‘roekeloosheid’ open laat.

In een ideale wereld zouden niet alleen de bewuste piloten maar ook de Nederlandse luchtvaart-industrie aandringen om alsnog meer juridische duidelijkheid te krijgen.