

HANDELS- EN TRANSPORTRECHT

Vliegtuigongevallen en de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder; enige aantekeningen naar aanleiding van de crashes van MH17 en Germanwings

Rubriksauteur: mw. mr. J.V. Tetelepta

Gastauteurs: dhr. mr. M.A.R.C. Padberg en mw. mr. M.H. Louws¹

Inleiding

Actueel en tragisch: vlucht MH17 en Germanwings. Op 17 juli 2014 is het luchtvaartuig van Malaysia Airlines met vluchtnummer MH17 neergehaald op Oekraïens grondgebied. 298 inzittenden vonden de dood. Op 24 maart 2015 liet copiloot Andreas Lubitz (doelbewust) een toestel van Germanwings neerstorten in de Franse Alpen. Hierbij sleurde hij 149 mensen mee in zijn dood. Nabestaanden blijven door verdriet verscheurd achter.

Naast het verdriet en de verwerking rijzen onvermijdelijk vragen over de aansprakelijkheid en financiële compensatie van en voor slachtoffers. Reden genoeg om het aansprakelijkheidsregime bij luchtvervoer in kort bestek te beschrijven. In dit artikel beperken wij ons tot de gevolgen die al dan niet opzettelijke handelingen (van werknemers of derden) hebben op de toe te kennen financiële vergoedingen. Hoe (on)breekbaar zijn de limieten op basis van de internationale verdragen die op dit gebied zijn gesloten?

Verdrag van Montreal 1999 / Verordening (EG) nr. 889/2002

Bij luchtvaartongevallen is het aansprakelijkheidsregime in zijn meest geavanceerde variant te vinden in het passagiersvriendelijke Verdrag van Montreal van 1999 (hierna “het Verdrag”), in werking sinds 28 juni 2004, en Verordening 889/2002, in werking sinds 30 mei 2002. Naast deze regelgeving is er het Verdrag van Warschau, dat zijn betekenis behoudt voor gevallen die buiten de reikwijdte van het Verdrag van Montreal vallen, en Verordening 2027/97, die door Verordening 889/2002 gewijzigd is. Het Verdrag omvat meer dan Verordening 889/2002. Het Verdrag omvat zowel bepalingen over overlijdens- en letselschade, bepalingen over vertraging en schade aan/vermissing van bagage, als bepalingen over goederenvervoer. Deze laatste drie onderwerpen laten wij in dit artikel buiten beschouwing.

Aansprakelijkheid

De aansprakelijkheid van de vervoerder is als aangegeven onderworpen aan de regels die zijn neergelegd in het Verdrag van Montreal en in de Verordeningen 2027/97 en 889/2002. Deze regels bieden bijzondere bescherming aan (de nabestaanden van) de passagiers in het kader van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder. De luchtvervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of letsel van een passagier op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het vliegtuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig, aldus artikel 17 lid 1 van het Verdrag. Gelet op deze formulering is de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in principe uitge(st)rekt tot alle incidenten aan boord van het vliegtuig, dus zodra de passagier letterlijk en figuurlijk een voet over de drempel zet. De meeste gerechtelijke instanties definiëren “accident” als bedoeld in het Verdrag als “*unexpected or unusual event or happening that was external to the passenger.*” Dat kan een koffer zijn die uit een “overhead locker” valt, maar ook de beslissing van de copiloot om de Airbus A320 te crashen tegen een bergwand van de Franse Alpen.

Kort en goed kent het aansprakelijkheidssysteem bij overlijden of letsel van passagiers een systeem van ongelimiteerde aansprakelijkheid. De toe te kennen schadevergoeding bij dood of letsel kan worden verdeeld in twee trappen (artikel 21 van het Verdrag):

¹ Werkzaam bij Kneppelhout & Korthals Advocaten in Rotterdam.

- 1) De eerste trap kent een *risico*aansprakelijkheid: voor schadevergoedingen tot een maximum van 113.100 SDR² kan een luchtvervoerder zijn aansprakelijkheid niet uitsluiten of beperken;
- 2) Voor het meerdere geldt een ongelimiteerde *schuldaansprakelijkheid*. Dit betekent dat voor schade die de drempelwaarde van 113.100 SDR overschrijdt er sprake moet zijn van schuld bij de vervoerder. De vervoerder kan zich van aansprakelijkheid voor dood of letsel bevrijden indien hij bewijst dat:
 - a) de schade niet te wijten is aan de schuld of nalatigheid van hem of zijn hulppersonen (“*servants or agents*”), of;
 - b) de schade uitsluitend te wijten was aan de schuld of nalatigheid van een derde.

Bij overlijden of letsel van een passagier dient de luchtvaartmaatschappij binnen 15 dagen nadat de vorderingsgerechtigde bekend is geworden (ofwel: het slachtoffer is geïdentificeerd) een voorschot uit te keren. Hierdoor kan in de onmiddellijke economische behoeften worden voorzien. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de nabestaanden die hypotheeklasten van slachtoffers en begrafeniskosten voor hun rekening krijgen. Ingeval van overlijden dient dit voorschot minimaal 16.000 SDR in euro-equivalent per passagier te bedragen (ingevolge artikel 15.2.3 van de Algemene Vervoersvoorwaarden van Germanwings bedraagt deze equivalent in euro's 18.096 SDR per passagier). Deze uitkering staat los van de schuldvraag! De luchtvaartmaatschappij mag dit voorschot bovendien verrekenen met ieder bedrag dat bij zijn eventuele aansprakelijkheid wordt uitgekeerd. Uiteraard dient het voorschot terugbetaald te worden indien later blijkt dat de ontvanger niet vorderingsgerechtigd was of ingeval van eigen schuld van de passagier.

Belangrijk is dat de vorderingsgerechtigde zijn vordering tegen twee maatschappijen kan richten indien de contractuele vervoerder niet ook tegelijkertijd de feitelijke luchtvervoerder is. De contractuele vervoerder is te herkennen aan de naam van de airlinecode van de luchtvaartmaatschappij op het vliegticket. Zo kan bij vlucht MH17 in sommige gevallen KLM aansprakelijk worden gesteld (als het ticket door KLM is afgegeven) conform artikel 1, aanhef, onder 10 van Verordening 889/2002. Naast deze vervoerders is het mogelijk om de reisorganisator (zoals D-Reizen of Fox) aansprakelijk te stellen, als daar een vakantie (“pakketreis”) was geboekt. Er is sprake van een pakketreis als de reisovereenkomst ziet op zowel vlucht als verblijf, en/of een andere toeristische activiteit. Dit is conform Europese regelgeving, voor Nederland in de artikelen 7:500 - 7:513 BW vastgelegd.

Vorderingsgerechtigden dienen zich ervan bewust te zijn dat elk vorderingsrecht jegens de luchtvervoerder vervalt binnen twee jaar nadat de betreffende vlucht op de bestemming had moeten aankomen (17 juli 2016/24 maart 2017). Stuiten of het vragen van verlengingen van die termijn is niet mogelijk!

Procedures kunnen ingevolge artikel 33 van het Verdrag op een groot aantal plaatsen worden aangevraagd. Bijvoorbeeld “*in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence.*” Nabestaanden van in Nederland woonachtige slachtoffers kunnen aldus ook bij de Nederlandse rechter terecht, ook al is de luchtvervoerder niet Nederlands.

(on)gelimiteerd?

Inmiddels staat vast dat MH17 over oorlogsgebied vloog en (de politieke voorzichtigheid negeren wij gemakshalve) dat het middels een raket (al dan niet afkomstig van Pro-Russische rebellen) is neergehaald. De copiloot van Germanwings heeft doelbewust het vliegtuig laten neerstorten. Lubitz had al langere tijd (ernstige) psychische problemen. Vóór de crash heeft hij op internet gezocht naar mogelijkheden van zelfdoding. Voor zover bekend werkt(e) Germanwings niet met een protocol waarbij er altijd twee personeelsleden in de cockpit moeten zijn, zoals bijvoorbeeld in de Verenigde Staten het geval is. En Lubitz was natuurlijk in dienst bij Germanwings. De luchtvaartmaatschappij is ongeacht of zij iets fout heeft gedaan (beperkt) risicoaansprakelijk. Maar hoe zit het hier met de ongelimiteerde schuldaansprakelijkheid?

² SDR staat voor “Special Drawing Right/Speciala Trekkings Recht”. De wisselkoers in euro bedraagt ten tijde van het finaliseren van dit artikel € 144.460,31 in het Verdrag staat overigens niet het bedrag van 113.100 SDR, maar een bedrag van 100.000 SDR. Op basis van art. 24 van het Verdrag is dat laatste bedrag per 30 december 2004 bijgesteld naar 113.100 SDR per passagier (artikel 7 van Verordening 889/2002). Bij MH17 betrof dit ongeveer € 130.000 per passagier.

Wat bovenstaande feiten gemeen hebben is dat de oorzaak niet is gelegen in een defect van het luchtvaartuig of toebehoren zelf of in extreme weersomstandigheden, maar in een menselijke daad. In het eerste geval door derden ("*third party*"), maar de keuze was gemaakt om over oorlogsgebied te vliegen. In het tweede geval door een piloot van de maatschappij zelf ("*servants or agents*").

Malaysia Airlines zou zich bij de tweede trede kunnen verweren door aan te voeren dat het vliegtuig is neergehaald (door derden). Het is de vraag of dit beroep kans van slagen heeft nu Malaysia Airlines de keuze heeft gemaakt om over oorlogsgebied te vliegen. Het verwijt dat Malaysia Airlines kan worden gemaakt is dat zij in weerwil van het goedgekeurde vluchtplan een andere route had kunnen kiezen die niet over oorlogsgebied loopt. Er zijn eerdere gevallen van het "uit de lucht schieten" van passagierstoestellen bekend. Spookbeelden zijn bijvoorbeeld die uit 2001 (een vliegtuig van Siberian Airlines stort neer in de Zwarte Zee nadat een raket van het Oekraïense leger het per ongeluk raakt) en uit 1993 (rebellen uit Abchazië schieten drie vliegtuigen van Transair Georgia neer). Tegen deze achtergrond kan men zich afvragen of Malaysia Airlines de juiste afweging heeft gemaakt om over het oorlogsgebied te vliegen, goedgekeurd vluchtplan of niet. Het blijft een risicovolle keuze, ondanks dat uit openbare gegevens blijkt dat in de maanden voorafgaand aan de "zwarte dag" vervoerders het luchtruim boven Oost-Oekraïne allerminst hebben gemeden.

En Germanwings? Uit onderzoek na de vliegcrash blijkt dat de copiloot ernstige psychische klachten had en in verband daarmee zich had moeten ziekmelden. In de media zijn diverse artikelen verschenen waarin wordt beweerd dat Germanwings en Lufthansa wisten van of in ieder geval op de hoogte konden zijn van de psychische gesteldheid van Lubitz. Hij zou in het verleden vaker met psychologische problemen te kampen hebben gehad. Maar ook als deze wetenschap ontbreekt, dan nog lijkt het erop dat het psychologische toezicht te wensen overliet. Bovendien; Lubitz was een "*servant*" van Germanwings. Op basis hiervan moet ons inziens geoordeeld worden dat de vervoerder zich niet kan verschuilen achter de limieten uit het Verdrag. Dit zal leiden tot forse claims voor Germanwings, de moedermaatschappij Lufthansa en verzekeringsmaatschappij Allianz die het risico afdekt. Dat besef is er klaarblijkelijk ook. De verzekeraar van Lufthansa heeft alvast een bedrag van 278 miljoen euro gereserveerd.

Slotopmerkingen

Ons inziens kan geen van de betrokken maatschappijen (Malaysia Airlines noch Germanwings) bepleiten dat zij volledig schuldvrij zijn (vermijdbare gevaarlijke route versus gebrek aan psychologisch toezicht) ten aanzien van het verwezenlijkte "gevaar", zij het dat Malaysia Airlines wellicht een minder ernstig verwijt valt te maken. Indien schuld van de luchtvervoerders inderdaad komt vast te staan, dan kan het Verdrag hen geen bescherming bieden in de vorm van limieten.

Een obstakel voor claimanten is nog wel de soort schade die voor vergoeding in aanmerking komt. Bij doorbreking van de limieten, is nog niet zomaar duidelijk welke schade vergoed moet worden. Dit hangt namelijk af van de vraag welk recht van toepassing wordt verklaard. Dit kan Nederlands recht zijn, maar ook het recht van het land van bestemming. Bij de vliegcrash in Tripoli in 2011 is uiteindelijk gekozen voor een combinatie van rechtstelsels van verschillende landen. Naar Nederlands recht moeten bijvoorbeeld de begrafeniskosten en het gederfde levensonderhoud vergoed worden. Met dit laatste wordt niet alleen bedoeld het wegvallen van het inkomen van de overledene, maar ook de overige bijdragen die de overledene had in het gezin (huishouden). Maar hoe zit het dan met de groep studenten die in het vliegtuig van Germanwings zaten? Elk land heeft een andere benadering. Waar de Verenigde Staten nabestaanden vaak vergoedingen van meer dan EUR 10 miljoen toekent, zal dit in landen als Frankrijk, Duitsland en Nederland veel en veel lager zijn.

Financieel valt het verlies van mensenlevens niet te compenseren. Desondanks moet recht worden gedaan aan de financiële belangen van nabestaanden, in sommige gevallen zonder limiet. Wetenschap of niet, Andreas Lubitz kampte met ernstige psychische problemen en crashte opzettelijk. Hij was in dienst bij Germanwings. Toestemming of niet, MH17 vloog over oorlogsgebied. In beide gevallen dient dat tot onbeperkte aansprakelijkheid te leiden.