

Afgelopen zaterdag zei KLM-topman Camiel Eurlings in NRC Handelsblad dat de KLM niet was geïnformeerd over de aanwezigheid van geavanceerde raketssystemen in Oost-Oekraïne. Ook wist de KLM volgens Eurlings niet dat andere luchtvaartmaatschappijen het gebied meden.

In dezelfde krant liet de commercieel directeur van Malaysia Airlines, Hugh Dunleavy, zich in een opinieartikel in gelijke zin uit. Het is niet iets waar nabestaanden op dit moment op zitten te wachten, maar met deze uitspraken lijken de luchtvaartmaatschappijen een voorschot te nemen op de juridische nasleep van het neerschieten van vlucht MH17.

De fatale vlucht werd uitgevoerd door Malaysia Airlines maar dit gebeurde onder een zogenaamde *codesharing* overeenkomst met KLM. Het vluchtnummer was niet alleen MH17 maar ook KL4103. Daarom is KLM op grond van het Verdrag van Montreal naast Malaysia Airlines aansprakelijk tegenover de nabestaanden van de passagiers die hun vlucht bij KLM hadden geboekt.

Volgens hetzelfde verdrag is de luchtvaartmaatschappij tot een bedrag van 130.000 euro per passagier altijd aansprakelijk, ongeacht de oorzaak van de ramp. Dit bedrag is in dit geval dus sowieso beschikbaar voor het vergoeden van schade van de nabestaanden.

Voor een deel van de nabestaanden zal het genoemde bedrag toereikend zijn. Want als Nederlands recht van toepassing is, hebben veel nabestaanden nauwelijks recht op schadevergoeding.

In de meeste gevallen hebben nabestaanden alleen recht op vergoeding van de kosten van de begrafenis of crematie. Mogelijk hebben zij daarnaast recht op vergoeding van de psychische schade die zij lijden door de confrontatie met de ernstige gevolgen van de ramp. Nabestaanden hebben echter geen recht op smartengeld wegens het verlies van een naast familielid. Een wetsvoorstel daartoe is in 2010 door de Eerste Kamer verworpen.

Het Nederlandse schadevergoedingsrecht heeft nabestaanden dus weinig te bieden als het recht op leven is geschondden. Dat geldt in het bijzonder voor ouders die hun kinderen verloren of volwassenen die hun ouders verloren. Daarom is ook van belang om te zien of buitenlands recht van toepassing kan zijn dat nabestaanden betere bescherming biedt.

Alleen nabestaanden voor wie de overleden passagier in het levensonderhoud voorzorg, kunnen een substantiële schadeclaim hebben. En het is dan goed mogelijk dat 130.000 euro ontoereikend is. In principe moet de luchtvaartmaatschappij ook dit meerdere betalen. Maar zij kan daar onderuit komen door aan te tonen dat het niet onzorgvuldig was om het vliegtuig over Oost-Oekraïne te laten vliegen.

Precies hierom zijn de uitspraken van Eurlings belangrijk. Hij zegt in feite dat

Laat Malaysia en de KLM betalen

Afhouden van claims is nu begonnen, meent *Cees van Dam*.



KLM en Malaysia Airlines niet wisten dat het gevaarlijk was om boven Oost-Oekraïne te vliegen, dat hun niets was verteld en dat ze dus niet onzorgvuldig handelden. Daarmee zegt KLM-topman Camiel Eurlings met zoveel woorden: als 130.000 euro per overleden passagier niet toereikend is, moeten de nabestaanden de rest van hun schade zelf dragen.

Als het waar is dat KLM de signalen over risico's boven Oost-Oekraïne niet heeft opgepikt, is dat zorgelijk voor een luchtvaartmaatschappij die een veiligheidsreputatie heeft op te houden.

De vluchtroute voerde over een bekend conflictgebied, separatisten hadden een geavanceerd raketstelsel veroverd op het Oekraïense leger, in de week ervoor waren twee vliegtuigen neergeschoten en de Amerikaanse en Britse toezichthouders hadden hun luchtvaartmaatschappijen al in april gewaarschuwd voor de risico's van vliegen boven Oost-Oekraïne. In juni waarschuwde de NAVO voor hetzelfde risico. Tegen zoveel indicaties steekt Eurlings' bewering dat KLM niet op de hoogte was nogal bleek af.

Eurlings zegt ook dat KLM niet was gewaarschuwd door de daartoe bevoegde instanties - welke dat ook mogen zijn. Maar ook dat argument is niet erg overtuigend. Indien, zoals hier, risico's uit openbare bronnen kenbaar zijn, kan en behoren luchtvaartmaatschappijen daarvan op de hoogte zijn.

En gezien de aard en omvang van de beschikbare risico-informatie kunnen zij zich niet verschuilen achter het feit dat zij geen e-mail hadden ontvangen van de autoriteiten.

Vanzelfsprekend is deze discussie over de verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen voor het vliegen over risicogebieden van het grootste belang. Wat echter ongewenst is, is dat de discussie over de hoofden van de nabestaanden wordt gevoerd. En dat is het geval als de uitspraken van Eurlings en Dunleavy betekenen dat nabestaanden wier schade 130.000 euro te boven gaat, (langdurig) zullen moeten procederen om deze vergoed te krijgen.

Het zou de KLM, Malaysia Airlines en hun verzekeraars juist sieren als zij hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen door de nabestaanden buiten rechte te compenseren voor hun volledige schade, ongeacht het al dan niet onzorgvuldig handelen van de *airlines*.

Gezien de beperkte mogelijkheden voor nabestaanden om schadevergoeding te claimen, hoeft dat financieel niet op onovertuimelijke bezwaren te stuiten.



Cees van Dam is hoogleraar aansprakelijkheidsrecht aan King's College London en Universiteit Utrecht.