

# Verkeersrecht ANWB, Interview Verkeersrecht met het kernteam

Vindplaats: VR 2015/77

Bijgewerkt tot: 15-07-2015

Auteur: -

## Samenvatting

De redactie van Verkeersrecht heeft schriftelijk een aantal vragen voorgelegd aan het kernteam. Twee leden van het kernteam, mr. A.F. Collignon en mr. M.T. Spetter, hebben een reactie geschreven in nauw overleg met de overige kernteamleden. In verband met de geheimhoudingsplicht is het niet mogelijk om op alle vragen een uitgebreid antwoord te geven.

## Hoe en waarom is jullie kernteam tot stand gekomen?

In de afgelopen 20 jaar heeft zich een aantal vliegcrampen<sup>[1]</sup> voorgedaan waarbij veel Nederlandse slachtoffers waren te betreuren. De ervaring heeft geleerd dat het voor de slachtoffers en nabestaanden van belang is dat advocaten samenwerken en een gemeenschappelijke strategie bepalen. Op die manier worden krachten gebundeld. Dit is ook het geval met de ramp met de MH17. Bovendien leert de ervaring dat na elke ramp zich zogenoemde *ambulance chasers*<sup>[2]</sup> aandienen die nabestaanden gouden bergen beloven. Door in een vroeg stadium een kernteam te formeren wordt voorkomen dat slachtoffers en nabestaanden overhaast met dergelijke partijen in zee gaan.

Het kernteam is opgericht op initiatief van de specialisatie-verenigingen LSA<sup>[3]</sup> en ASP<sup>[4]</sup>. Beide specialisatieverenigingen hebben advocaten benaderd die aantoonbaar ervaring hebben met de afwikkeling van (internationale) letsel- en/of overlijdensschade als gevolg van vliegtuigongevallen.

## Wie zitten erin?

In het kernteam zitten Antoinette Collignon, Sander de Lang, Peter Langstraat, Veeru Mewa, Maya Spetter en Evert Wytéma.

## Hoe ziet het kernteam zijn taak?

De taak van het kernteam is om vanuit hun aantoonbare internationale expertise de krachten te bundelen en onderwerpen te inventariseren die individuele zaken overstijgen. Het kernteam bepaalt over deze onderwerpen een gemeenschappelijk beleid.

Het kernteam adviseert ook over aansprakelijkheid van andere partijen naast Malaysia Airlines (verder:

MAS).

## Wat doen jullie feitelijk?

Omdat wij zelf het merendeel van de nabestaanden bijstaan, zijn wij goed op de hoogte van de problemen die in meerdere dossiers spelen. Sinds de oprichting van het kernteam is er contact en overleg met diverse betrokken partijen, waaronder de advocaten van MAS, Slachtofferhulp Nederland, De Stichting Vliegcrash MH17, het OM, experts en buitenlandse advocaten die nabestaanden bijstaan. Inmiddels overleggen wij op regelmatige basis met de advocaten van MAS en proberen wij afspraken te maken die in het belang zijn van alle Nederlandse nabestaanden.

Ook informeren wij advocaten die niet in het kernteam zitten maar wel lid zijn van ASP of LSA over de uitkomst van het overleg met de diverse instanties en de gemaakte werkafspraken.

## Kunnen jullie iets zeggen over het vraagstuk van toepasselijk recht?

De onderhandeling met de advocaten van MAS vindt plaats op basis van de vervoersovereenkomst. In de meeste zaken zal het Verdrag van Montreal<sup>[5]</sup> van toepassing zijn. In dit verdrag is het toepasselijke recht niet geregeld. Dit betekent dat per vorderingsgerechtigde beoordeeld moet worden welk recht van toepassing is. Op dit moment onderzoeken wij de diverse mogelijk toepasselijke rechtsstelsels, zodat op basis daarvan onderhandeling kan plaatsvinden met MAS.

Ook voor de andere mogelijke aansprakelijke partijen wordt door ons onderzocht welk recht op de vordering van toepassing is.

## Komen jullie vraagstukken tegen in familieverband aan wie uitkeringen moeten worden gedaan (bijvoorbeeld bij samengestelde gezinnen)? Zo ja, hoe wordt daarmee omgegaan?

Ja, dat komt veel voor. De advocaten van MAS hebben een voorschotregeling opgesteld die is gebaseerd op het erfrechtelijk systeem. Wil men voor een voorschot in aanmerking komen, dan verlangt MAS dat de nabestaanden het eens zijn over de wijze van betaling en verdeling van het voorschot. Omdat een erfrechtelijke verdeling niet altijd overeenstemt met een verdeling op basis van schadevergoeding aan de vorderingsgerechtigden, ontstaan complexe discussies. Zie hiervoor ook het artikel in WPNR over samenloop tussen afwikkeling van de nalatenschap en uitkeringen aan nabestaanden.<sup>[6]</sup> Per zaak wordt vaak in samenspraak met een notaris of familierecht-advocaat bekeken hoe tot een oplossing kan worden gekomen. Ook vindt in sommige zaken mediation plaats tussen familieleden of families.

## Hoe gaan jullie om met verschillende rechtssystemen, bijvoorbeeld op het gebied van affectieschade?

Wij onderzoeken alle mogelijkheden en kijken daarbij zeker naar de verschillende rechtssystemen. Er zijn niet alleen verschillen in de hoogte van de schadevergoeding voor smartengeld en affectieschade, maar ook de kring van gerechtigden verschilt per land. Ditzelfde geldt voor andere schadeposten zoals bijvoorbeeld gederfd levensonderhoud en buitengerechtelijke kosten.

## Zijn er contacten met de overheid?

Er is contact met de Nederlandse zaakofficiëren die het strafrechtelijk onderzoek doen. Uiteraard is zowel de uitkomst van het Onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) als de uitkomst van het strafrechtelijk onderzoek van groot belang. Onze cliënten vinden het belangrijk dat de daders worden berecht en dat de onderste steen boven komt. Met de officieren hebben wij bijvoorbeeld overleg over een mogelijkheid tot voeging, spreekrecht etc. door onze cliënten in een eventuele te entameren strafrechtelijke procedure. In september 2014 heeft de Onderzoeksraad haar rapport van eerste bevindingen gepubliceerd.<sup>[7.]</sup> De Onderzoeksraad moet binnen twee jaren na 17 juli 2014 haar eindrapport publiceren. Wij hopen dat het rapport binnen enkele maanden gereed zal zijn. Uiteraard zijn de uitkomsten van zowel het onderzoek door de Onderzoeksraad als van het internationale opsporingsteam, het joint investigation team, van belang voor het aansprakelijk houden van de daders.<sup>[8.]</sup> Een partij kan een OvV-onderzoeksrapport als zodanig niet rechtstreeks als bewijs inbrengen. Echter kunnen de conclusies van het rapport wel worden overgenomen in het eigen processtandpunt.<sup>[9.]</sup>

Wij worden door de NOVA op de hoogte gehouden van alle ontwikkelingen bij de overheid in het MH17-dossier, middels een wekelijkse update. Ook hebben wij contact met Tweede Kamerleden.

## Hoe verloopt de relatie met Slachtofferhulp Nederland?

Met Slachtofferhulp Nederland (SHN) bestaan nauwe contacten. Bestuursleden van ASP en LSA hebben, voor zover nodig, persoonlijk contact met SHN. SHN heeft veel en goed werk verricht. Veel families hebben contact met een casemanager van SHN. SHN heeft een uitgebreide website gemaakt met veel informatie en een besloten forum voor nabestaanden. Wij voorzien SHN van informatie die vervolgens door SHN op het forum wordt geplaatst. Hierdoor worden ook in het buitenland woonachtige nabestaanden bereikt en Nederlandse nabestaanden die geen rechtsbijstand verlener hebben ingeschakeld.

Wanneer dat nodig is helpen wij Slachtofferhulp Nederland bij bijeenkomsten voor nabestaanden door daar informatie te verstrekken.

## Voetnoten

- [1.] Onder andere Faroramp (1992), Herculesramp (1996), Turkish Airlines TK 1951 (2009), Tripoli (2010) en MH17 (17 juli 2014).
- [2.] Overigens zowel uit binnen- als buitenland.
- [3.] De Vereniging van Letselschade Advocaten.
- [4.] De Vereniging van Advocaten voor Slachtoffers van Personenschade.
- [5.] Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, Montreal, 28-05-1999.
- [6.] Prof. mr. J.W.A. Biemans, mw. mr. dr. I. Koning, mw. mr. dr. R. Rijnhout, *WPNR* 24 januari 2015/7047, p. 73-82.
- [7.] De rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn openbaar en beschikbaar via [www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)
- [8.] In dit joint investigation team zitten Nederland, België, Oekraïne, Maleisië en Australië.
- [9.] Zie hiertoe ook het artikel van prof. mr. T. Kooijmans, prof. mr. dr. T.F.E. Tjong Tjin Tai en prof. mr. B.W.N. de Waard, *NJB* februari 2015, afl. 5, p. 296-305.