

2 GOING DOWN, GOING DOWN ... DE BIJLMER-RAMP

*J.M. van de Laar**

1 Inleiding

Op 4 oktober 1992 om 18.36 uur is een Boeing 747 van de luchtvaartmaatschappij El Al neergestort in de Amsterdamse Bijlmermeer. Het was een vrachtvliegtuig dat vanuit New York via Amsterdam, naar Tel Aviv vloog. Het vliegtuig was ruim een kwartier voor de crash van Schiphol opgestegen. Op Schiphol had het vliegtuig de vaste onderhoudstransit check gehad, was volgetankt (ruim 74.000 liter brandstof) en vertrokken. Vervoerd werd ruim 114.000 kilo cargo, waarvan 6.5 ton 'low grade dangerous goods'. Dit deel van de vracht heeft nog voor veel onrust gezorgd en heeft geleid tot nader onderzoek, waarover hierna meer. Omdat het om een vrachtvliegtuig ging bevonden zich weinig mensen aan boord: een driekoppige bemanning en één passagier op weg naar haar huwelijk in Israël.

De gebeurtenissen die tot deze fatale afloop hebben geleid zijn onderzocht en geanalyseerd door de Raad voor de Luchtvaart die zijn bevindingen en conclusies in een rapport van 24 februari 1994 heeft vastgelegd.¹

De problemen met het vliegtuig ontstonden direct na het opstijgen. Op een hoogte van 6500 voet verloor het vliegtuig achtereenvolgens de motoren no. 3 en 4 en de ophangconstructie (de pylons) die van de rechtervleugel afscheurden en daarbij schade aan de vleugel veroorzaakten. De bemanning dacht op grond van de indicatie van het waarschuwingssysteem, dat het om een brand aan motor no. 3 ging. Vanuit de cockpit had men een zeer beperkt zicht op de vleugels. De co-piloot zond een noodoproep uit: 'El Al 1862, mayday, mayday, we have an emergency'. Vanaf dat moment is het vliegtuig brandstof gaan lozen. Schiphol verleende toestemming om terug te keren, zorgde ervoor dat het luchtruim leeg was en assisteerde bij de terugkeer. Helaas, onder meer door het welhaast onbestuurbaar zijn van het vliegtuig, het feit dat het vliegtuig nog veel te hoog zat en een extra bocht van 360 graden moest maken, is het de bemanning niet gelukt een veilige noodlanding te maken. De laatste woorden vanuit het vliegtuig aan Schiphol: waren '... going down 1862, going down, going down ...'.

Uit het rapport van de Raad voor de Luchtvaart blijkt onder meer dat het ontwerp en certificatie van de ophangconstructie van de B 747-motoren niet voldeden aan de veiligheidsnormen, althans niet het vereiste niveau van veiligheid konden bieden. Hierdoor is pylon nr. 3 met de motor van de rechtervleugel losgeraakt waardoor ook pylon nr. 4 met de motor losgetrokken werd. Een gedeelte van de voorrand van de

* Josée van de Laar is advocaat bij Beer Advocaten in Amsterdam.

1 Aircraft Accident Report 92-11 El Al Flight 1862, Boeing 747-258F 4X-AXG, Amsterdam, Bijlmermeer, October 4, 1992.

J.M. VAN DE LAAR

rechtervleugel werd beschadigd terwijl verschillende systemen uitvielen of slechts nog in beperkte mate functioneerden. Bovendien had het inspectie-systeem gefaald waardoor de bemanning niet precies wist wat er aan de hand was. Ten slotte kan uit het rapport afgeleid worden dat de bemanning van het vliegtuig niet conform opleiding en ervaring heeft gereageerd op de technische defecten. Technisch en menselijk falen is dus de oorzaak geweest van de ramp.

Ondanks het Rapport van de Raad voor de Luchtvaart is er onder de bevolking van de Bijlmermeer veel onrust en twijfel geweest – en nog – over de oorzaak en gevolgen van de ramp. Veel Bijlmerbewoners en hulpverleners voelen zich sindsdien ziek en wijten de oorzaak ervan aan de ramp. Als gevolg van de steeds groter wordende onvrede heeft een parlementaire enquête plaats gevonden. De Commissie Meijer heeft op 22 april 1999 haar rapport, *Een beladen vlucht*,² uitgebracht. Ze heeft 89 theorieën geïnventariseerd, onder meer over het waarom van het neerstorten, over de opleiding van de piloten, over de rol van de verkeerstoren en de Rijksluchtvaartdienst, de rol van de Mossad, over de lading, over de rampenbestrijding en de geheimzinnige mannen met de witte pakken. Uit dit rapport zijn geen andere mogelijke aansprakelijke partijen naar voren gekomen. Het rapport, dat jaren na de ramp verscheen, is van geen enkele juridische waarde gebleken.

2 Toedracht ongeval

Het vliegtuig heeft de meest zuidelijke knik van de flatgebouwen getroffen, op de plaats waar de flatgebouwen Groeneveen en Klein-Kruitberg op elkaar aansluiten. Bij de inslag boorde het vliegtuig zich dwars door de flats om vervolgens te exploderen. Ten gevolge van de explosie spatte de inmiddels brandende brandstof – de tanks waren nog nagenoeg vol – tegen de flatgebouwen die vervolgens in brand vlogen. Brokstukken van het vliegtuig werden over een gebied van 400 bij 600 meter en tot aan het flatgebouw Kleiburg aangetroffen. Een deel van de flatgebouwen stortte direct volledig in. Het vuur verspreidde zich binnen enkele minuten in noordelijke en in zuidelijke richting. De binnen dit gebied gelegen appartementen brandden binnen enkele minuten geheel uit.

Bij de ramp zijn behalve de vier mensen aan boord, 43 mensen op de grond omgekomen. Er waren 11 zwaar- en 15 lichtgewonden. Velen hebben voor hun leven moeten rennen (men schat 200 mensen). Zij zijn met de 'schrik' vrijgekomen maar een traumatische ervaring rijker.

Geruime tijd verkeerde men in grote onzekerheid over het aantal slachtoffers. Er circuleerden lijsten, afkomstig van de gemeente en andere instanties, met honderden doden. Langzamerhand bleken velen personen onder meerdere, vaak anders gespelde,

2 *Een Beladen vlucht*, Eindrapport Bijlmer Enquête, SDU Uitgeverij, 1999.

namen voor te komen op de lijsten. Er bleken ook veel illegale buitenlanders te wonen, waaronder een grote groep Ghanezen.

Een citaat uit het relaas van een slachtoffer:

'Op een gegeven moment hoorden wij een verschrikkelijk gedreun en geluid. Daarna volgde een vreselijke klap waardoor het gehele appartement begon te schudden. Er kwamen scheuren in de muren en alle ramen gingen kapot. Er kwam rook in de flat en buiten was vuur. Wij dachten eerst dat er een aardbeving was. P.M. zei dat wij moesten vluchten. Wij zijn toen naar buiten gegaan en daar heerste een vreselijke paniek. Overal rennende en gillende mensen. Overal rook en vuur. Het was een puinhoop. Omdat de lift niet meer werkte zijn wij via de trap naar beneden gevlucht. Uiteindelijk zijn wij buiten gekomen. Daar was het een verschrikkelijke toestand. Overal renden en gilden mensen heen en weer. Er sprongen mensen naar beneden. Ik was bang dat A.K. dood was. Terwijl wij daar rondliepen, kwam ik M.A. tegen; zij zei tegen mij dat drie van haar kinderen dood waren.'

3 Enkele bijzondere aspecten

Er zitten een aantal bijzondere aspecten aan de Bijlmerramp. Allereerst spelen er, door de betrokkenheid van buitenlandse partijen bij het ongeval, een aantal IPR problemen, waaronder het probleem van de *lex loci delicti* en het *forum-non-conveniens-verweer* wanneer in de VS zou worden geprocedeerd (zou het Amerikaans recht al van toepassing zijn dan speelt ook nog de vraag of het federale recht van de VS of het recht van de staat Washington van toepassing is). Verder moet kennis worden verworven over de verschillende betrokken rechtssystemen waaronder dat van de staat Israël.

Een ander bijzonder aspect aan deze ramp is de aanwezigheid van illegale buitenlanders in de Bijlmer. Hoe om te gaan met de claims van deze groep slachtoffers (zie paragrafen 5.2 en 5.3)?

Overigens heeft de overheid heeft bij deze ramp — in tegenstelling tot de andere in dit boek besproken rampen — geen rol gespeeld bij het ontstaan van de ramp.

Deze bijzondere aspecten komen hierna uitvoeriger aan de orde.

4 Kring van slachtoffers

4.1 Inleiding

De slachtoffers ten gevolge van de ramp zijn in twee categorieën in te delen: slachtoffers aan boord van het vliegtuig en slachtoffers aan de grond. De laatste groep bestaat weer uit twee categorieën: erkende en niet-erkende slachtoffers. Niet-erkend door Boeing en El Al zijn de slachtoffers die zich niet in de door hen vastgestelde 'zone of danger' bevonden (zie paragraaf 4.2). De introductie van dit criterium heeft belangrijke gevolgen gehad. De door de aansprakelijke partijen erkende slachtoffers hebben naar Nederland-

se begrippen een ruime schadevergoeding ontvangen. De claimanten die niet aan de Amerikaanse criteria voldoen, maar wel naar die van het Nederlandse recht, ontvangen een schadevergoeding die op Nederlandse leest is geschoeid (zie verder paragraaf 4.2 en 4.3).

De Nederlandse advocaten hebben bemoeienis gehad met de laatste twee groepen slachtoffers. Niet met de slachtoffers aan boord en/of hun nabestaanden.

In deze bijdrage wordt niet ingegaan op de claims van de gemeente Amsterdam, de eigenaar van de flatgebouwen, en de regresnemende verzekeraars (ziektekosten- en inboedelverzekeraars bijvoorbeeld).

4.2 Door de aansprakelijke partijen erkende slachtoffers

Namens de slachtoffers aan de grond zijn de Boeing Company (gevestigd in Seattle, Washington) en El Al Airlines Ltd. (gevestigd in Tel Aviv, Israël) hoofdelijk aansprakelijk gesteld. Naar aanleiding daarvan is in de Verenigde Staten en in Nederland uitvoerig onderhandeld met de advocaten van El Al en Boeing over de vergoeding van de schade die zij hebben geleden ten gevolge van het ongeval. Bij deze onderhandelingen is door El Al en Boeing uitgegaan van hun aansprakelijkheid voor de gevolgen van de ramp zonder deze overigens formeel te erkennen.

In het kader van de onderhandelingen is door El Al en Boeing het eerder genoemde 'zone of danger' criterium gehanteerd. De 'zone of danger' is volgens Amerikaanse jurisprudentie — althans van de staat Washington — het gebied waarbinnen personen het directe effect van het ongeluk ondervinden. Dit hetzij in fysieke, hetzij in psychische zin. El Al en Boeing hebben deze 'zone of danger' in de onderhavige zaak beperkt tot het gebied dat ligt binnen een cirkel met een straal van circa 100 meter, met als middelpunt de plaats waar het vliegtuig is neergekomen.

De nabestaanden van de bij de ramp omgekomen slachtoffers en de gewonden die zich allen binnen deze 'zone of danger' bevonden, hebben op basis van het 'normale' onrechtmatige daadsrecht een schadevergoeding ontvangen. De benadering en het berekenen van de schade is op dezelfde wijze als in Nederland gebruikelijk is, gebeurd. Bij de nabestaanden is naar hun behoefte gekeken, en bij de gewonden naar hun verlies van verdienvermogen. Daarnaast is uiteraard de materiële schade vergoed. Bijzonder is de hoogte van het smartengeld en de kring van gerechtigden. Een moeder die drie jonge kinderen verloor ontving behalve haar eigen schade, een ruime vergoeding voor haar overleden kinderen (waarin shock- en affectieschade is verdisconteerd) en daarnaast als erfgenaam het toekomstige verdienvermogen van haar kinderen.

Het niveau van de schadevergoedingen lag tussen Nederlands en Amerikaans niveau in. Mid-atlantisch werd dat genoemd tijdens de onderhandelingen. Dat wil zeggen, dat op zich Nederlands recht van toepassing is — met de daarbij behorende zeer gematigde schadebedragen — maar dat rekening is gehouden met de kleine kans dat als in de staat Washington geprocedeerd zou gaan worden en dit succesvol is, er hogere bedragen verschuldigd zouden zijn. De kans om succesvol te procederen in Amerika was overigens

gering wegens het forum-non-conveniens-verweer. El Al en Boeing hebben dus hogere bedragen uitgekeerd dan in Nederland gebruikelijk is.

Bij veel slachtoffers is sprake (geweest) van shock- of schrikschade. Dat wil zeggen: psychische schade die zijn oorzaak vindt in het waarnemen van en/of geconfronteerd worden met de ramp en de directe gevolgen ervan. Van veel slachtoffers zijn hun flats weggeslagen, afgebrand, afgebroken, dan wel (ernstig) beschadigd. In deze gevallen is naast de traumatische ervaringen tijdens of kort na de ramp, ook sprake geweest van een inbreuk op het woongenot en het verlies van persoonlijke en onvervangbare bezittingen. De hoogte van het door Boeing en El Al hiervoor aangeboden smartengeld ligt beduidend hoger dan in Nederland gebruikelijk is. De smartengeldvergoedingen zijn overigens niet individueel vastgesteld. Partijen hebben een aantal omstandigheden onderscheiden en aan de hand hiervan is een bepaald bedrag vastgesteld. Uitkomst van de hiervoor genoemde onderhandelingen is geweest dat een volledige schadevergoeding is aangeboden aan, en geaccepteerd door:

- nabestaanden van de ten gevolge van de ramp overledenen;
- personen woonachtig binnen de 'zone of danger' die bovendien thuis waren op het moment van de ramp;
- personen die op het moment van de ramp op bezoek waren bij personen uit de vorige categorie;
- personen die binnen deze zone aanwezig waren en die ten gevolge van de ramp fysiek letsel hebben opgelopen.

4.3 (Nog) niet-erkende slachtoffers

Naar Nederlands recht heeft het 'zone of danger' criterium geen juridisch relevante betekenis. De vraag of El Al en Boeing gehouden zijn een schadevergoeding aan de overige slachtoffers te betalen dient te worden beantwoord aan de hand van criteria die gelden voor verbintenissen die voortvloeien uit de wet. Beoordeeld dient dan ook te worden of er sprake is geweest van onrechtmatig handelen, dan wel een andere wettelijke aansprakelijkheidsgrond krachtens welke El Al en Boeing verplicht zijn de geleden schade te vergoeden. Bij die beoordeling dienen alle omstandigheden te worden betrokken. Belangrijke omstandigheden zijn in ieder geval de plaats waar men zich ten tijde van de ramp bevond, de vrees voor eigen leven of welzijn en de vrees voor het leven of welzijn van familieleden of anderen waarmee een affectieve band bestond. Daarnaast zijn van belang de mate waarin iemand is geconfronteerd met de ramp en de daaruit voortkomende gruwelijke gebeurtenissen, het (tijdelijk) verlies van de woning en de aantasting van roerende zaken.

Deze groep van slachtoffers — die zich dus buiten de 'zone of danger' bevond — heeft zonder grote problemen een vergoeding ontvangen voor de geleden materiële schade. Het gaat in dit verband om de vernielde of beschadigde bezittingen van mensen die ten tijde van de ramp niet thuis waren. El Al en Boeing hebben deze schadepost gemakkelijk geaccepteerd en vergoed.

J.M. VAN DE LAAR

Lastiger werd het waar het gaat om de betaling van smartengeld. El Al en Boeing weigeren aan deze groep van slachtoffers een smartengeldvergoeding te betalen. Ook weigerde beide partijen een vergoeding te betalen voor het verlies van verdienvermogen. El Al en Boeing zijn pas bereid dergelijke vergoedingen te betalen als zij daartoe gedwongen worden door de Nederlandse rechter (soms is men overigens tot een schikking bereid gebleken). Enkele advocaten zijn voor deze groep van slachtoffers een proefprocedure begonnen.

Om de verschillende typen claimanten in beeld te brengen hebben de advocaten de slachtoffers in een aantal categorieën ingedeeld. Aangezien de (fysieke) positie van ieder slachtoffer ten tijde van de ramp een belangrijke rol speelt bij de beoordeling van claims en aangezien die positie enigszins objectief is vast te stellen, vormt dit een bruikbaar uitgangspunt bij de indeling van de slachtoffers in categorieën. De volgende categorieën worden onderscheiden:

- personen ten tijde van het ongeval woonachtig binnen een cirkel van 100 meter van het ongeval, zich fysiek bevonden binnen deze cirkel (al dan niet thuis), (oog)getuige van de ramp en vrees voor eigen leven of dat van een huisgenoot;
- personen ten tijde van het ongeval woonachtig binnen een cirkel van 100 meter van het ongeval, niet thuis maar zich bevindend binnen een cirkel met een straal van 200 meter, (oog)getuige van de ramp en vrees voor eigen leven of dat van een huisgenoot;
- personen ten tijde van het ongeval woonachtig buiten een cirkel van 100 meter van het ongeval, maar binnen een cirkel met een straal van 200 meter, (al of niet) thuis fysiek aanwezig binnen deze cirkel, (oog)getuige van de ramp en vrees voor eigen leven of dat van een huisgenoot;
- personen ten tijde van het ongeval woonachtig in de flat Kleiburg, Groot Kruitberg, Groeneveen, Kikkenstein of Kelbergen, buiten genoemde cirkel met een straal van 200 meter, thuis aanwezig, (oog)getuige van de ramp en vrees voor eigen leven of dat van een huisgenoot;
- personen ten tijde van het ongeval woonachtig binnen een cirkel van 100 meter van het ongeval, niet thuis, geen (oog)getuige van de ramp maar met vrees voor het leven van een huisgenoot.

Op het moment van schrijven loopt de procedure nog en zijn er nog geen resultaten te melden.

5 Andere vormen van compensatie dan die op grond van civielrechtelijke aansprakelijkheid

Zoals gezegd is de zaakschade van alle getroffen personen vergoed. Smartengeld is alleen betaald aan de door de aansprakelijke partijen erkende slachtoffers. Hetzelfde geldt

voor het verlies van verdienvermogen. Alle vergoedingen zijn betaald op basis van de civielrechtelijke aansprakelijkheid van partijen. Overigens is de zaakschade voor degenen die een inboedelverzekering hadden in eerste instantie door hun verzekeraars betaald. Dit is op een zeer voortvarende en over het algemeen genereuze wijze gebeurd.

5.1 Het aanbieden van vervangende woonruimte

De Bijlmerramp had een grote impact op de inwoners van de Bijlmer. De gemeente Amsterdam heeft veel voor haar legale en illegale burgers gedaan. Aan de directe slachtoffers, wier woning was vernietigd of beschadigd, maar ook aan de mensen in de nabije omgeving indien daar om psychosociale redenen aanleiding toe was, is vervangende woonruimte aangeboden. Velen zijn verhuisd. Onder hen bevinden zich veel slachtoffers die door El Al en Boeing niet als zodanig worden erkend (omdat ze zich niet in de 'zone of danger' zouden hebben bevonden).

5.2 Verblijfsvergunningen voor illegale slachtoffers

Een bijzonder aspect van de Bijlmerramp is geweest dat vele slachtoffers illegaal in Nederland verbleven. De gemeente Amsterdam, bij monde van burgemeester Van Thijn, heeft destijds direct laten weten dat de illegalen dezelfde rechten hadden als de legaal in Nederland verblijvende slachtoffers. Dit resulteerde in een berucht geworden toestroom van ongeveer 2000 personen, ook vanuit het buitenland. De mensen die konden bewijzen dat zij op het moment van de ramp ter plaatse van de ramp waren en van de gemeente vervangende woonruimte hadden gekregen, werden op de zogenaamde 'Kostolijst' geplaatst (genoemd naar de voormalige staatssecretaris van justitie). Zij kregen vervolgens een verblijfsvergunning.

5.3 Bijstandsuitkeringen

De legaal gemaakte slachtoffers kregen vervolgens recht op een bijstandsuitkering.

5.4 Uitkeringen via het Rode Kruis uit Europese rampenfondsen

Het Nederlandse Rode Kruis heeft aan alle betrokkenen uitkeringen verstrekt uit fondsen die gefinancierd worden met geld van de Europese Unie. Het Rode Kruis heeft ten aanzien van de betrokkenen ruime criteria gehanteerd, in die zin dat men niet is afgegaan op de lijst van de door El Al en Boeing erkende slachtoffers, maar op de door de gemeente, diverse hulpinstanties en door advocaten opgegeven personen. Daarnaast heeft het Rode Kruis nog geruime tijd een bijdrage betaald aan de Raad van Kerken ten behoeve van illegale slachtoffers die ten onrechte (naar het oordeel van hun advocaten) niet op de Kostolijst waren geplaatst en dakloos raakten.

5.5 Uitkeringsregeling hulpfonds gedupeerden Bijlmerramp

Medio 1999 heeft het kabinet — in aansluiting op de uitkomsten van de parlementaire enquête — besloten dat er een financiële tegemoetkoming moet komen voor slachtoffers

die, ondanks de noodhulp en de vergoeding van de materiële schade, in een vicieuze cirkel van financiële en psychosociale problemen is geraakt. Op 9 december 1999 is de Stichting Hulpfonds Gedupeerden Bijlmerramp opgericht.

Een belanghebbende in de zin van de uitkeringsregeling is de persoon, met de Nederlandse nationaliteit of een geldige verblijfstitel, die ten tijde van de ramp woonachtig was in het gebied rondom de getroffen flats of tijdens de ramp als bezoeker of anderszins aanwezig was. Deze belanghebbende kan in aanmerking komen voor een éénmalige forfaitaire tegemoetkoming van f 4.000,-. Indien de belanghebbende in aanmerking komt voor de forfaitaire tegemoetkoming en kan aantonen dat hij in verband met de psychosociale problemen kosten heeft gemaakt die boven het bedrag van f 4.000,- uitkomen, kan hij in aanmerking komen voor een aanvullende uitkering in de gedane uitgaven tot een maximum van f 21.000,-. De maximale vergoeding bedraagt dus f 25.000,- per belanghebbende.

6 De aansprakelijkheid van El Al en Boeing

6.1 Erkenning van de aansprakelijkheid door El Al en Boeing.

Uit de uitlatingen en houding van de vertegenwoordigers van El Al en Boeing na de ramp is gebleken dat zij aansprakelijkheid erkennen. Zij hebben schadevergoeding toegekend aan de personen die door hen als slachtoffer erkend zijn. Daarnaast heeft Boeing herstel instructies aan alle gebruikers van haar 747-vliegtuigen gezonden.

Boeing heeft aansprakelijkheid voor de ontwerp- en constructiefout(en) in de motorphanging van haar 747-vliegtuigen erkend. Laatstelijk heeft zij dit bij monde van haar technisch projectleider B. Eberhardt in het openbaar gedaan tijdens de openbare zitting van de Raad voor de Luchtvaart op 14 oktober 1993. Dit naar aanleiding van het vooronderzoek van deze Raad.

6.2 Aansprakelijkheid ex artikel 6:162 jo 6:170 BW

Conform het Nederlands internationaal privaatrecht wordt een internationale onrechtmatige daad beheerst door het recht van het land waar de onrechtmatige daad heeft plaatsgevonden. Daarom is hier Nederlands recht van toepassing.

El Al is als eigenaar/exploitant van de Boeing 747 en als werkgever van de bemanning jegens de getroffen en aansprakelijk. De bemanning is aansprakelijk omdat zij toerekenbaar tekort is geschoten in de op hen rustende verplichtingen. Zij is niet in staat gebleken het vliegtuig in een veilige vlucht te houden, althans een landingsprocedure uit te voeren zonder schade aan derden te veroorzaken. Volgens het meergenoemde rapport van de Raad voor de luchtvaart is dit mede veroorzaakt omdat de training en kennis van de bemanning niet voldoende was om de vliegtechnische gevolgen van de

genoemde technische gebreken veilig onder controle te houden.³ El Al en Boeing hebben, door een technisch niet in veilige staat verkerend vliegtuig te ontwerpen, te construeren en te gebruiken (of althans in onvoldoende onderhouden staat te houden) een onrechtmatige daad gepleegd jegens de slachtoffers. Het hieraan verbonden gevaar — veroorzaakt door een gebrek aan veiligheid — heeft zich in de ramp verwezenlijkt.

6.3 Aansprakelijkheid ex artikel 6:185 BW

Nederland is partij bij het Haags Verdrag betreffende de wet welke van toepassing is op de aansprakelijkheid wegens producten,⁴ dat voor Nederland op 1 september 1979 in werking is getreden. Volgens artikel 4 is toepasselijk het recht van de staat waar het schade berokkenende feit zich heeft voorgedaan indien die staat tevens de staat is waar de gelaedeerde zijn gewone verblijfplaats heeft. Dat is hier het geval. De Nederlandse wet met betrekking tot gebrekkige producten is dus van toepassing. In casu is sprake van een gebrekkig product en als producent is Boeing op grond van artikel 6:185 BW aansprakelijk voor de schade die hierdoor is veroorzaakt.

Andere partijen dan El Al en Boeing zijn niet aansprakelijk gesteld.

7 Rechtshulpverlening

Veel advocaten in en rond Amsterdam hebben cliënten bijgestaan. De vereniging LSA heeft daarnaast geprobeerd tot coördinatie te komen. Zeker in het begin is er veel overleg geweest tussen de verschillende advocaten om tot een gezamenlijke aanpak te komen. De landsadvocaat kreeg namens de Antilliaanse overheid opdracht de zaken van Antillianen te behandelen.

De gezamenlijke aanpak is niet geheel geslaagd. Er zijn uiteindelijk verschillende strategieën gevolgd. Veel Amsterdamse advocaten werkten samen met Amerikaanse advocaten die ook voor hen de onderhandelingen deden. De onderhandelingen hebben dan ook in de Verenigde Staten plaatsgevonden en de Amerikaanse advocaten hebben op 'no cure, no pay' basis gewerkt. Van de uiteindelijke verdiensten van deze advocaten werd een gedeelte aan hun Nederlandse collega's afgestaan. Enkele advocaten hebben een andere benadering gekozen. Zij huurden ter advisering een Amerikaanse advocaat in, hebben zelf in Nederland met de advocaten van Boeing en El Al onderhandeld en hebben op uurbasis gedeclareerd.

Geheel nieuw was het feit dat Amerikaanse advocaten direct overkwamen om cliënten te ronselen, het zogenaamde 'ambulance chasing'. Deze advocaten hebben slechts die zaken behandeld waarvan zij wisten dat die werden geaccepteerd door El Al en

³ *Supra* n. 1, pag. 47 onder 4.6 en 4.7.

⁴ 's-Gravenhage, 2 oktober 1973 (Trb 1974, 84).

J.M. VAN DE LAAR

Boeing. De anderen hebben zij laten vallen en verwezen naar de Amsterdamse advocaten.

In één Nederlandse procedure is inmiddels vonnis gewezen.⁵ Het gaat hier om een procedure aangespannen door bewoners van het rampgebied buiten de 'zone of danger' met als doel een schadevergoeding te verkrijgen voor de door het onrechtmatig handelen van Boeing veroorzaakte immateriële, psychische schade, die zij stellen te hebben geleden als gevolg van hun ervaringen op de avond van de bijlerramp. De rechtbank heeft aan twee van de drieëntwintig eisers een bedrag van f 5.000,- voor immateriële schade toegewezen. Ten aanzien van de door de overige eisers gevorderde immateriële schade is de rechtbank van oordeel 'dat de door hen ter onderbouwing daarvan overgelegde verklaringen te vaag zijn en ontoereikend om de conclusie te kunnen dragen dat hier sprake is van een aantasting in de persoon'. De rechtbank heeft tevens uitgemaakt dat niet zonder meer het 'zone of danger' criterium kan worden toegepast en doorslaggevend kan worden geacht: 'Het enkele feit dat personen die zich buiten de aldus gedefinieerde gevarenzone bevonden achteraf gezien objectief beschouwd geen levensgevaar hebben gelopen, neemt niet weg dat ook bij hen onder omstandigheden sprake kan zijn van aan Boeing toerekenbare shockschade'.

Op dit moment loopt nog een proefprocedure voor een groot aantal slachtoffers (zie verder paragraaf 4.3).

⁵ Rechtbank Amsterdam, Zaaknr: H98.0820, vonnis van 19 juli 2000.