

ECLI:NL:RBAMS:2007:BA0390

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	28-02-2007
Datum publicatie	12-03-2007
Zaaknummer	267210
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Bodemzaak Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	luchtvervoer, vermissing waardezing, bewijskracht vrachtbrief, informatieplicht vervoerder, opzet/bewuste roekeloosheid, doorbreking van aansprakelijkheidsbeperking? art. 11, 18, 22 en 25 Verdrag van Warschau
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl S&S 2008, 132

Uitspraak

vonnis

RECHTBANK AMSTERDAM

Sector civiel recht

zaaknummer / rolnummer: 267210 / HA ZA 03-1449

Vonnis van 28 februari 2007

in de zaak van

1. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
MONSTREY WORLDWIDE SERVICES BVBA,
gevestigd te Antwerpen, België,
2. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
BVC TRAVEL AGENCY PVT LTD.,
gevestigd te Mumbai, India,
3. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
AKSHAR BVBA,
gevestigd te Antwerpen, België,
4. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
DIAMBEL N.V.,
gevestigd te Antwerpen, België,
5. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
ANMOL GEMS BVBA,
gevestigd te Antwerpen, België,

6. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
MISHAL N.V.,
gevestigd te Antwerpen, België,
7. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
DIABEX N.V.,
gevestigd te Antwerpen, België,
8. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
INDIGEMS N.V.,
gevestigd te Antwerpen, België,
9. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
SINGLE STAR BVBA,
gevestigd te Antwerpen, België,
10. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
RUBEL & MENASCHE,
gevestigd te Parijs, Frankrijk,
11. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
A,
gevestigd te,
12. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
WALAM DIAMONDS,
gevestigd te Mumbai, India,
13. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
B,
gevestigd te,
14. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
SUNSHINE EXPORTS,
gevestigd te Mumbai, India,
15. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
SUMIT GEMS,
gevestigd te Mumbai, India,
16. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
ANIL & CO,
gevestigd te Mumbai, India,
17. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
C,
gevestigd te,
18. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
D,
gevestigd te,
19. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
PAVASIYA EXPORTS,
gevestigd te Mumbai, India,
20. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

WHITE STONE,

gevestigd te Mumbai, India,

21. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

DEEPAK DIAMONDS,

gevestigd te Mumbai, India,

22. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

ELEGANT COLLECTION,

gevestigd te Mumbai, India,

23. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

WINTERTHUR-EUROPE ASSURANCES S.A.,

gevestigd te Brussel, België,

24. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

AEGON SCHADEVERZEKERING MAATSCHAPPIJ N.V.,

gevestigd te s-Gravenhage,

25. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

AIOI INS. CY. OF EUROPE LTD.,

gevestigd te Norwich, Groot-Brittannië,

26. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

NAVIGA N.V.,

gevestigd te Antwerpen, België,

27. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

SIAT-SOCIETA ITALIANA ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI SPA,

gevestigd te Genua, Italië,

28. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

KBC VERZEKERINGEN N.V.,

gevestigd te Leuven, België,

29. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

AXA BELGIUM N.V.,

gevestigd te Brussel, België,

30. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

BROCKBANCK SYNDICATE MGT LTD.,

gevestigd te Londen, Groot-Brittannië,

31. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

HAMBURGER VERSICHERUNG WVAG,

gevestigd te Hamburg, Duitsland,

32. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

GOTHAR VAG,

gevestigd te Keulen, Duitsland,

33. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

ACE INSURANCE S.A.,

gevestigd te Brussel, België,

34. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging

ING INSURANCE N.V.,

gevestigd te Brussel, België,
35. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
MERCATOR VERZEKERINGEN N.V.,
gevestigd te Gent, België,
36. de vennootschap naar het recht van de plaats harer vestiging
AGF M.A.T. (EX CAMAT) S.A.,
gevestigd te Parijs, Frankrijk,

eiseressen,
procureur eerst mr. M.R. Oranje, thans mr. I.M.C.A. Reinders Folmer,

tegen

de naamloze vennootschap
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.,
gevestigd te Amstelveen,
gedaagde,
procureur eerst mr. A. Volders, thans mr. F.B. Falkena.

Hierna zal eiseres sub 1 Monstrey genoemd worden. Eiseressen tezamen zullen Monstrey c.s. en gedaagde zal KLM genoemd worden.

1. De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 4 april 2003, met bewijsstukken, waaronder die met betrekking tot een voorlopig getuigenverhoor waarbij Monstrey, een aantal andere eiseressen en KLM vertegenwoordigd waren,
- akte houdende aanvulling dagvaarding,
- de conclusie van antwoord, met bewijsstukken,
- de conclusie van repliek, met bewijsstukken,
- de conclusie van dupliek, met een bewijsstuk,
- de pleidooien en de ter gelegenheid daarvan overgelegde stukken.

1.2. Ten slotte is vonnis gevraagd.

2. De feiten

Als enerzijds gesteld en anderzijds erkend dan wel niet of onvoldoende gemotiveerd weersproken, gelet ook op de in zoverre niet betwiste inhoud van de in het geding gebrachte producties, staat tussen partijen voor zover van belang het volgende vast.

2.1. Op 6 april 2001 hebben verschillende waardetransporteurs, waaronder Monstrey, aan KLM waardezingen aangeboden ten vervoer door de lucht van Antwerpen (België) naar of via Schiphol. Monstrey heeft (onder meer) een waardezing aan KLM aangeboden van Antwerpen via Schiphol naar Mumbai (India). Voor deze waardezing heeft Monstrey 200% van de normale vrachtprijs betaald.

2.2. Twee medewerkers van Monstrey hebben de waardezing op de luchthaven van Antwerpen overhandigd aan een medewerker van Cargo Service Center (CSC), de plaatselijke afhandelingagent van KLM, in diens kantoor. De medewerker van CSC heeft de inhoud van de door Monstrey aangeboden waardezing gecontroleerd, deze vervolgens in een zogenoemde security bag (of collector bag) van de KLM gedaan en de security bag verzegeld.

2.3. De door de verschillende waardetransporteurs aan KLM aangeboden waardezingen voor de vlucht vanaf Antwerpen naar Schiphol op 6 april 2001, zijn door CSC in totaal in 40 security bags verpakt.

2.4. Zoals bij waardetransporten in Antwerpen te doen gebruikelijk was, hetgeen in ieder geval bij 39 van de 40 security bags op 6 april 2001 voor de vlucht naar Schiphol ook daadwerkelijk is gebeurd, heeft de medewerker van CSC de waardezingen (nadat hij deze in security bags had verpakt) weer overhandigd aan de medewerkers van de betreffende waardetransporteurs, die vervolgens met hun pantserwagens naar het vliegtuig zijn gereden. Daar aangekomen hebben de medewerkers van de waardetransporteurs de security bags vanuit hun pantserwagens direct aan de belader van het vliegtuig gegeven en vervolgens op enige afstand in hun pantserwagens gewacht totdat het vliegtuig was opgestegen, terwijl de medewerker van CSC de gang van zaken in de gaten hield vanuit zijn kantoor.

2.5. Nadat het vliegtuig op 6 april 2001 was opgestegen, zijn de medewerkers van Monstrey teruggereeden naar het kantoor van CSC, waar zij de afgestempelde luchtvrachtbrieven in ontvangst hebben genomen.

2.6. Toen het vliegtuig op Schiphol landde, stonden twee medewerkers van KLM, afdeling Special Cargo, vergezeld van een medewerker van de afdeling Security van KLM, klaar en zij hebben het laadruim zien opengaan. De twee medewerkers van Special Cargo hebben vervolgens, onder toezicht van de medewerker van Security, de security bags uitgeladen en geteld. Volgens hun informatie hadden er 40 security bags aan boord moeten zijn, maar zij telden er slechts 39. Eén zending bleek verdwenen te zijn.

2.7. Blijkens de twee ter zake opstelde luchtvrachtbrieven bestond de inhoud van de verdwenen security bag uit één collo van 0,1 kilogram met één pakje geslepen diamant en één collo van 9,25 kilogram met 12 pakjes ruwe diamanten (hierna gezamenlijk: de zending). De eerste luchtvrachtbrief betreft het collo van 0,1 kilogram en vermeldt in het vak "Declared Value for Carriage" BEF 10.000,=. De tweede luchtvrachtbrief betreft het collo van 9,25 kilogram en vermeldt "N.V.D." (No Value Declared).

2.8. Zowel de recherche te Antwerpen als de Koninklijke Marechaussee te Schiphol hebben onderzoek gedaan naar de verdwijning van de zending. In dat kader zijn diverse betrokkenen gehoord en huiszoeken verricht. De onderzoeken hebben niet tot opheldering van de zaak geleid en zijn inmiddels gesloten. De zending is tot op heden niet teruggevonden.

2.9. De betrokken medewerker van de afdeling Security van KLM heeft zijn bevindingen vastgelegd in een rapport gedateerd 7 april 2001, bij welk rapport verklaringen van de twee betrokken medewerkers van de afdeling Special Cargo van KLM zijn gevoegd.

2.10. Monstrey c.s. hebben Oliver Insurance Services (hierna Oliver) opdracht gegeven de vermissing te onderzoeken. Oliver heeft drie rapporten opgesteld, gedateerd 24 april 2001, 27 april 2001 en 31 mei 2001. De conclusie in het tweede rapport luidt als volgt:

"(...) We zijn er ongetwijfeld van overtuigd, net zoals AVIAPARTNER en KLM Cargo Services in Antwerpen, alsook de Verzekerde, dat het schadegeval moet gebeurd zijn nadat het vliegtuig vertrokken is (...)"

2.11. Bij brief van 27 april 2001 hebben Monstrey c.s. KLM aansprakelijk gesteld voor de vermissing van de zending en verzocht de waarde van de diamanten van US \$ 1.206.050,50 te vergoeden. KLM heeft dit geweigerd.

2.12. KLM heeft Toplis & Harding Special Services B.V. (hierna Toplis & Harding) op 4 september 2001 opdracht gegeven onderzoek te doen naar de verdwijning van de zending. Op 14 mei 2002 heeft Toplis & Harding rapport uitgebracht. In het rapport staat dat de Belgische recherche en de Nederlandse Koninklijke Marechaussee drie hypothesen hebben onderzocht en Toplis & Harding concludeert dat de eerste hypothese, te weten dat de zending is verdwenen tussen het moment van het overhandigen door de medewerker van CSC aan de medewerkers van Monstrey en het moment van inladen in het vliegtuig, de meest waarschijnlijk is. Over deze hypothese staat het volgende in het rapport vermeld:

“This hypothesis is based on the following facts and circumstances:

- That during the transfer from Monstrey more than one vehicle was present around the aircraft at the same time.
- That in any event the cargo from a Group4 van was transferred into the same cargo hold at the same time as that from the Monstrey van.
- That an unknown, though large number of people were in the vicinity of the aircraft just before the departure.
- That it cannot be excluded that the collector bag was stolen by one of those persons present.
- That it cannot be excluded that the relevant collector bag was not transferred into the aircraft but remained behind in the Monstrey van.”

3. Het geschil

3.1. Monstrey c.s. vorderen om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

- a. te verklaren voor recht dat KLM aansprakelijk is voor de onderhavige schade op de voet van artikel 25 Verdrag van Warschau, zonder dat haar een beroep toekomt op enige aansprakelijkheidsbeperking,
- b. KLM te veroordelen tot betaling van US \$ 1.206.050,50 alsmede 8.394,29 aan expertisekosten, vermeerderd met wettelijke rente vanaf 6 april 2001, aan eiseressen gezamenlijk, althans aan eiseres sub 1, althans aan eiseres sub 2, althans aan eiseressen sub 3 tot en met 10, althans aan eiseressen sub 11 tot en met 22, althans aan eiseressen sub 23 tot en met 36,
- c. KLM te veroordelen tot betaling van de proceskosten.

3.2. Monstrey c.s. leggen aan hun vordering ten grondslag dat KLM als vervoerder aansprakelijk is voor de schade ten gevolge van de vermissing van de zending, die een waarde had van US \$ 1.206.050,50. Aangezien sprake is van opzet dan wel bewuste roekeloosheid van KLM, dient de aansprakelijkheid volgens Monstrey c.s. niet te worden beperkt.

3.3. KLM betwist de vordering, onder meer door aan te voeren dat de zending niet is verdwenen tijdens het vervoer door KLM en mocht dat wel het geval zijn dat de aansprakelijkheid van KLM beperkt is, nu geen sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid van KLM.

3.4. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

4. De beoordeling

4.1. Op de onderhavige vervoervereenkomst is het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929, zoals gewijzigd bij het Protocol van s-Gravenhage van 28 september 1955 (hierna: het Verdrag) van toepassing.

4.2. In de eerste plaats dient vastgesteld te worden of de vermissing van de zending heeft plaatsgevonden tijdens het vervoer door KLM, zoals Monstrey c.s. hebben gesteld en KLM heeft betwist. Ingevolge artikel 11 lid 1 van het Verdrag strekt de luchtvrachtbrief, behoudens tegenbewijs, tot bewijs van het sluiten van de overeenkomst, van de ontvangst van de goederen en van de voorwaarden van het vervoer. In de onderhavige zaak zijn door (de hulppersoon van) KLM voor de verdwenen zending twee vrachtbrieven afgegeven ter zake van de ontvangst van in totaal 13 pakjes met diamanten. Op grond van deze vrachtbrieven staat behoudens tegenbewijs vast dat KLM de zending in ontvangst heeft genomen, waardoor zij op de voet van artikel 18 van het Verdrag in beginsel aansprakelijk is voor schade ontstaan tijdens het vervoer.

4.3. KLM heeft daar tegenin gebracht dat de twee medewerkers van Monstrey de zending nooit aan boord van het vliegtuig hebben gebracht. In dit kader heeft KLM gewezen op het rapport van Toplis & Harding (zie 2.12) en de afgelegde getuigenverklaringen.

KLM wordt niet gevolgd in dit betoog.

Op grond van de beschikbare informatie, waaronder de bij deze rechtbank afgelegde getuigenverklaringen, kan weliswaar niet worden uitgesloten dat de zending is gestolen terwijl deze feitelijk in de macht van de medewerkers van Monstrey was, maar daarmee staat nog geenszins vast dat dat ook het geval is geweest. Uit de getuigenverklaringen en overige informatie blijkt eenvoudigweg niet op welk moment de zending is ontvreemd. De juistheid van de door Toplis & Harding als meest waarschijnlijk genoemde hypothese is naar het oordeel van de rechtbank derhalve onvoldoende aannemelijk geworden. Nu KLM aldus niet in het door haar te leveren tegenbewijs is geslaagd, heeft zij het vermoeden van artikel 11 lid 1 van het Verdrag onvoldoende weerlegd. De conclusie op grond van het voorgaande is dan ook dat KLM de zending ten vervoer in ontvangst heeft genomen, waardoor KLM als vervoerder aansprakelijk is jegens Monstrey c.s. voor de vermissing van de zending.

4.4. Vervolgens is de vraag aan de orde of sprake is van kort gezegd opzet of bewuste roekeloosheid van KLM als bedoeld in artikel 25 van het Verdrag, met als gevolg dat KLM zich niet op de aansprakelijkheidsbeperking van artikel 22 lid 2 van het Verdrag kan beroepen. De bewijslast van de gestelde opzet of bewuste roekeloosheid rust daarbij op Monstrey c.s. De met het karakter van het transport als waarde-zending (waarvoor Monstrey een tarief van 200% heeft betaald) gepaard gaande extra zorgplicht van de vervoerder brengt evenwel mee dat de vervoerder in haar betwisting van de vordering niet kan volstaan met de enkele stelling dat het haar onduidelijk is hoe de vermissing heeft kunnen plaatsvinden. Van KLM kan in dit verband worden gevergd dat zij voldoende feitelijke gegevens verstrekt ter motivering van haar betwisting van de door Monstrey c.s. gestelde opzet of bewuste roekeloosheid, teneinde laatstgenoemden voldoende aanknopingspunten voor eventuele bewijslevering te verschaffen. KLM dient derhalve informatie te verschaffen over de feiten en omstandigheden van het vervoer in het kader waarvan het verlies zich heeft voorgedaan. Daarbij valt onder meer te denken aan gegevens over het transport, de wijze waarop de goederen zijn behandeld, de ingeschakelde hulppersonen, de in het concrete geval toegepaste bewaking, controle en veiligheidsmaatregelen.

4.5. Monstrey c.s. stellen dat KLM niet aan haar informatieplicht heeft voldaan, aangezien KLM onvoldoende inzicht heeft gegeven in de geldende veiligheidsvoorschriften en omdat nog steeds niet duidelijk is wanneer en hoe de zending is gestolen. Het door Toplis & Harding opgestelde rapport verschaft volgens Monstrey c.s. onvoldoende helderheid.

4.6. De rechtbank volgt Monstrey c.s. hierin niet.

KLM heeft aangegeven dat de veiligheidsvoorschriften bij waarde-zendingen het volgende inhouden. De waarde-zendingen worden door (een hulppersoon van) KLM verpakt in grote witte security bags, deze

worden verzegeld en vervolgens worden de security bags na de bagage van de passagiers in het laadruim geladen. Het aantal security bags wordt doorgegeven aan de afdeling Security van KLM op het vliegveld van aankomst, in dit geval Schiphol. Voordat het vliegtuig landt, staan ten minste twee medewerkers van KLM klaar om de waardezingen na landing direct uit te laden, te tellen en in een pantserwagen over te brengen naar de zogenoemde Strong Room. De twee betreffende medewerkers van KLM dienen zonder onderbreking aanwezig te zijn. Aangekomen in een afgesloten, met cameras bewaakt gedeelte van de Strong Room, worden de waardezingen klaar gemaakt voor de aansluitende vlucht of bewaard in een ruimte die fungeert als kluis.

KLM heeft voorts informatie verschaft over de concrete gang van zaken tijdens het vervoer in het kader waarvan het verlies zich heeft voorgedaan. KLM heeft een expertisebureau onderzoek laten doen naar het transport, de wijze waarop de zending is behandeld, de ingeschakelde personen en de toegepaste bewaking. De bevindingen van dit onderzoek heeft KLM aan Monstrey c.s. overgelegd, evenals het daags na de vermissing opgestelde rapport (zie 2.9).

4.7. Aldus heeft KLM naar het oordeel van de rechtbank genoegzaam inlichtingen verschaft over de wijze waarop waardezingen in het algemeen worden, en deze zending in het bijzonder is, vervoerd. Niet is gebleken dat KLM dienaangaande informatie heeft achtergehouden. KLM heeft dan ook aan haar informatieverplichting voldaan door voldoende feitelijke gegevens te verstrekken ter motivering van haar betwisting.

Daaraan doet niet af dat KLM niet alle (toen) bij haar aanwezige, schriftelijk vastgelegde, interne voorschriften, protocollen en veiligheidsrichtlijnen heeft overgelegd, zoals zij volgens Monstrey c.s. had moeten doen. Deze stukken kunnen bij de beoordeling immers slechts een rol spelen indien en voor zover Monstrey c.s. bij het sluiten van de overeenkomst aan deze stukken wellicht andere verwachtingen zouden kunnen ontleen met betrekking tot de door KLM gehanteerde veiligheidsmaatregelen, dan de maatregelen die thans door KLM zijn gesteld en toegelicht. Dat Monstrey c.s. aan deze stukken dergelijke verwachtingen hebben ontleend of hebben mogen ontleen, is echter gesteld noch gebleken. Monstrey c.s. hebben bij overlegging van deze stukken derhalve geen belang en KLM heeft dus - ook zonder die stukken te hebben overgelegd - aan haar informatieplicht voldaan.

Voor zover Monstrey c.s. hebben bedoeld te betogen dat KLM niet aan haar informatieplicht heeft voldaan, aangezien nog steeds niet duidelijk is hoe en wanneer de lading is zoekgeraakt, kunnen zij daarin niet worden gevolgd. Immers, de informatieplicht ziet op het verstrekken van voldoende feitelijke gegevens en houdt anders dan Monstrey c.s. kennelijk voorstaan geen absoluut te formuleren ophelderingverplichting in, bij gebreke waarvan KLM aansprakelijk zou zijn.

Bij deze stand van zaken is het aan Monstrey c.s. om (wellicht mede aan de hand van de van KLM verkregen inlichtingen) aan te tonen dat sprake is van opzet of bewust roekeloos handelen in de zin van artikel 25 van het Verdrag.

4.8. Volgens Monstrey c.s. blijkt de opzet of bewuste roekeloosheid van KLM uit het volgende. De zending is door KLM ten vervoer in ontvangst genomen en uit de getuigenverklaringen blijkt dat de zending in Antwerpen aan boord is gegaan van het vliegtuig. Bij opening van het vrachtruim te Schiphol werd de zending niet meer aangetroffen. Gedurende de periode tussen de inontvangstneming en het moment van ontdekking van de vermissing, hadden alleen ondergeschikten en personeel van KLM toegang (moeten hebben). Hieruit volgt volgens Monstrey c.s. dat de diefstal gepleegd moet zijn door of met medeweten van het personeel of ondergeschikten van KLM, zodat sprake is van opzet. Subsidiar leidt Monstrey c.s. hieruit af dat de zending kennelijk in flagrante strijd met de op KLM rustende verplichtingen bij waardezingen niet onder permanent toezicht is geweest en in het vliegtuig niet in een kluis is opgeslagen. Aldus heeft KLM diefstal mogelijk gemaakt, op grond waarvan Monstrey c.s. KLM bewuste roekeloosheid verwijt.

4.9. De door Monstrey c.s. geschetste gang van zaken tijdens het vervoer vindt naar het oordeel van de rechtbank echter onvoldoende steun in de ter zake afgelegde getuigenverklaringen en opgestelde

rapporten. Op basis van de getuigenverklaringen kan namelijk niet met voldoende zekerheid worden gezegd dat de zending daadwerkelijk aan boord van het vliegtuig was op het moment dat het vliegtuig opsteeg. Het aantal security bags is immers niet geteld bij het inladen en de mogelijkheid bestaat dan ook dat de zending niet is ingeladen. Nu niet kan worden uitgesloten dat de zending door anderen is ontvreemd, kan reeds daarom niet met zekerheid worden vastgesteld dat de zending opzettelijk door (personeel van) KLM is weggenomen.

4.10. Van bewuste roekeloosheid in de zin van artikel 25 van het Verdrag is sprake wanneer iemand roekeloos handelt met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien. De vraag of KLM bewuste roekeloosheid kan worden verweten, beantwoordt de rechtbank ontkennend.

KLM was op grond van de vervoerovereenkomst tussen haar en Monstrey gehouden tot het naleven van de onder 4.6 genoemde veiligheidsvoorschriften. Niet gesteld of gebleken is dat er aanvullende voorschriften tussen partijen zijn overeengekomen, dan wel dat en op welke grond Monstrey c.s. mochten verwachten dat aanvullende specifieke zorg ten aanzien van de zending betracht zou worden en waaruit deze zorg dan zou bestaan.

De geldende voorschriften houden anders dan Monstrey c.s. betogen niet in dat KLM verplicht was waardezingen tijdens de vlucht in een kluis op te slaan of continu toezicht in de vorm van persoonlijke bewaking uit te oefenen. Alleen op de grond (niet in de lucht) diende KLM de waardezingen in een kluis te bewaren. KLM heeft blijkens de ter zake afgelegde verklaringen conform de geldende veiligheidsvoorschriften gehandeld. Op basis van de bekende feiten en omstandigheden kan bewuste roekeloosheid dan ook niet bewezen worden en het nadeel hiervan rust op Monstrey c.s. De gevorderde verklaring voor recht dat KLM onbeperkt aansprakelijk is voor de geleden schade, moet dan ook worden afgewezen.

4.11. De schade behoeft slechts vergoed te worden met inachtneming van de in artikel 22 lid 2 van het Verdrag genoemde grenzen. De op de eerste luchtvrachtbrief opgegeven waarde van BEF 10.000,= heeft te gelden als de in artikel 22 lid 2 Verdrag bedoelde opgegeven som. Met inachtneming van deze waarde beloopt de schadevergoeding BEF 10.000,=. Aangezien op de tweede luchtvrachtbrief geen waarde is vermeld, dient hiervoor een bedrag gelijk aan 17 bijzondere trekkingsrechten (oftewel Special Drawing Rights, SDR) per kilogram vergoed te worden. Uitgaande van het gewicht zoals opgegeven in de tweede luchtvrachtbrief, betekent dit $9,25 \times 17$ SDR, dus 157,25 SDR.

4.12. De conclusie is dat de vordering van Monstrey c.s. zal worden toegewezen tot een bedrag van BEF 10.000,= en een bedrag gelijk aan 157,25 SDR, vermeerderd met de wettelijke rente over deze twee bedragen vanaf 6 april 2001.

4.13. Monstrey c.s. hebben nog een bedrag aan expertisekosten gevorderd. Dit deel van de vordering is mede gezien in het licht van de betwisting door KLM onvoldoende onderbouwd en dient reeds daarom te worden afgewezen.

4.14. Monstrey c.s. zullen als de grotendeels in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten worden veroordeeld. De kosten aan de zijde van KLM worden begroot op:

- vast recht EUR 3.863,00
- salaris procureur 12.844,00 (4,0 punten \times tarief EUR 3.211,00).

Totaal EUR 16.707,00

5. De beslissing

De rechtbank

5.1. veroordeelt KLM om aan Monstrey c.s. te betalen een bedrag gelijk aan de tegenwaarde, naar de koers van de dag van betaling, van BEF 10.000,= (tienduizend Belgische franken) en 157,25 SDR (honderdzevenenvijftig en een kwart Special Drawing Rights), vermeerderd met de wettelijke rente daarover vanaf 6 april 2001 tot de dag van betaling,

5.2. verklaart dit vonnis tot zover uitvoerbaar bij voorraad,

5.3. veroordeelt Monstrey c.s. in de proceskosten, aan de zijde van KLM tot op heden begroot op EUR 16.707,=,

5.4. wijst het meer of anders gevorderde af.

Dit vonnis is gewezen door mr. G.W.K. van der Valk Bouman, mr. A.W.H. Vink en mr. M.R. Jöbsis en in het openbaar uitgesproken op 28 februari 2007.?