

1 Inleiding

Hoofdstuk 1 is een algemeen hoofdstuk en heeft als doel de afbakening van het onderzoek weer te geven. Allereerst vindt u informatie over het Turkse en het Nederlandse rechtssysteem (paragraaf 1.1). Vervolgens zal de stage organisatie worden toegelicht (paragraaf 1.2). Hierna wordt de onderzoeksopzet weergegeven die bestaat uit een probleembeschrijving, centrale vraag, deelvragen en een doelstelling (paragraaf 1.3 – 1.5). Daarna worden de methoden van onderzoek beschreven (paragraaf 1.6) en tot slot treft u een leeswijzer aan die de indeling van deze scriptie weergeeft (paragraaf 1.7).

1.1 Turkije

Turkije heeft circa 78 miljoen inwoners, waarvan 14 miljoen inwoners in de provincie Istanbul.¹ De hoofdstad van de Turkse republiek is Ankara. Als staat ligt Turkije op twee continenten. Voor het overgrote deel ligt Turkije in Azië (West-Azië) en deels in Europa, zie figuur 1.1.



Figuur 1.1: Turkije

1.1.1 Het Turkse rechtssysteem

Het recht kan worden verdeeld in publiekrecht (Kamu Hukuku) en privaatrecht (Özel Hukuk). Het publiekrecht bestaat uit de volgende onderdelen: het staatsrecht (Anayasa Hukuku), het bestuursrecht (İdare Hukuku), het strafrecht (Ceza Hukuku), het fiscaal recht (Vergi Hukuku), het faillissementsrecht (İcra ve İflas Hukuku), het procesrecht (Yargılama Hukuku) en het internationaal recht (Uluslararası Hukuk). Het privaatrecht kan worden onderverdeeld in het burgerlijk recht² (Medeni Hukuk), het ondernemingsrecht (Ticaret Hukuku) en het internationaal privaatrecht (Milletlerarası Özel Hukuk).

De rechtspraak is opgedeeld in twee rechtsgebieden: civielrecht (adli yargı) en bestuursrecht (idari yargı). Het rechtsgebied strafrecht valt onder het civielrecht. Daarnaast kent de rechterlijke macht burgerlijke rechtbanken, administratieve rechtbanken en strafrechtbanken (zie tabel 1.1 voor de benamingen).

Als er sprake is van een onrechtmatige daad, kan door de eisende partij een gerechtelijke procedure worden gestart bij de Adli yargı hukuk Mahkemesi. Deze procedure verloopt globaal als volgt: dagvaarding, conclusie van antwoord, repliek,

¹ Türkiye İstatikler Kurumu. (2016, 28 januari). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları*. Geraadpleegd op 20 februari 2016, van www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21507.

² Het burgerlijke recht bestaat uit: het personenrecht (kişiler Hukuku), familierecht (aile Hukuku), het erfrecht (Miras Hukuku), het goederenrecht (Eşya Hukuku) en verbintenissenrecht (Borçlar Hukuku).

dupliek, zitting vooronderzoek, inhoudelijke zitting³ en vonnis. Na het vonnis kunnen de partijen in cassatie (temyiz) bij de Hoge Raad (Yargıtay). Momenteel vinden er hervormingen plaats in het Turkse rechtssysteem. Er wordt naar gestreefd dat partijen in juli 2016 hoger beroep (Yüksek Mahkeme) kunnen instellen bij het gerechtshof (İstinaf Mahkemesi) tegen een vonnis van een rechter in eerste aanleg. Indien niet voor een gerechtelijke procedure wordt gekozen, kan het geschil ook middels arbitrage (tahkim) of mediation (arabuluculuk) worden opgelost.

Tabel 1.1: rechterlijke macht Turkije⁴

AFDELING	BENAMING RECHTBANK	BENAMING HOGE RAAD
Staatsrecht	Anayasa Mahkemesi	Anayasa Mahkemesi
Civilrecht	Adli yargi hukuk Mahkemesi (civiele zaken) Adli yargi ceza Mahkemesi (strafrechtelijke zaken)	Yargıtay
Bestuursrecht	İdare Mahkemesi (bestuursrechtelijke zaken) Vergi Mahkemesi (belastingzaken)	Danıştay Bölge İdare mahkemesi
Militair strafrecht	Askeri Mahkemesi	Askerî Yargıtay
Militair bestuursrecht	Askerî Yüksek İdare Mahkemesi	Askerî Yüksek İdare Mahkemesi
Geschillenbeslechting	Uyuşmazlık Mahkemesi	Uyuşmazlık Mahkemesi

1.1.2 Het Nederlandse rechtssysteem

Het recht kan worden verdeeld in publiekrecht en privaatrecht. Het publiekrecht bestaat uit het staatsrecht, het bestuursrecht, het strafrecht en het internationaal publiekrecht. Het privaatrecht bestaat uit het Burgerlijk Wetboek⁵ (hierna BW), het handelsrecht, het faillissementsrecht en het burgerlijk procesrecht.

Het Nederlandse rechtssysteem bestaat uit drie rechtsgebieden: civiel recht, strafrecht en het bestuursrecht. De gerechten die tot de rechterlijke macht behoren zijn de rechtbanken, de gerechtshoven en de Hoge Raad (zie tabel 1.2). Als er sprake is van een onrechtmatige daad kan de eisende partij een gerechtelijke procedure starten bij de rechtbank in eerste aanleg. Deze procedure verloopt globaal als volgt: dagvaarding, conclusie van antwoord, comparitie na antwoord, (eventueel repliek/dupliek) en vonnis. Na het vonnis kunnen de partijen in hoger beroep bij het gerechtshof. Na het arrest van de rechter in hoger beroep kunnen de partijen cassatie instellen bij de Hoge Raad. Als de partijen niet voor een gerechtelijke procedure kiezen, kunnen zij het geschil ook middels arbitrage, mediation of deelgeschilprocedure afdoen. Het deelgeschilprocedure komt in deze scriptie verder niet aan bod, omdat het deelgeschilprocedure voor letsel- en overlijdensschade kan worden gestart. Deze scriptie betreft alleen de materiële zaakschade.

³ De hoeveelheid zittingen waarop de zaak inhoudelijk wordt behandeld, verschilt per zaak. Volgens mevrouw Uç, advocaat te Istanbul, kan de rechter na twee zittingen, maar ook na twintig zittingen, tot een oordeel komen.

⁴ Gözler 2008, p. 36.

⁵ Het BW bestaat uit het personen- en familierecht, ondernemingsrecht, vermogensrecht, erfrecht, verbintenissenrecht, algemeen gedeelte van het verbintenissenrecht, bijzondere overeenkomsten, verkeersmiddelen en vervoer en het internationaal privaatrecht.

Tabel 1.2: rechterlijke macht Nederland

Rechtsgebied	Eerste aanleg	Hoger beroep	Cassatie
Civil recht	Rechtbank/sector kanton	Gerechtshof	Hoge Raad
Strafrecht	Rechtbank Kantonrechter Kinderrechter Politierechter	Gerechtshof	Hoge Raad

Rechtsgebied	Bezwaar/beroep	Beroep (eventueel voorlopig voorziening)	Hoger beroep
Bestuursrecht	Bestuursorgaan/ beroepsorgaan	Rechtbank	ABRvS CRvB CBb

1.2 Beschrijving organisatie

Het advocatenkantoor Onlaw Lawfirm heeft twee vestigingen: één vestiging in Amsterdam en één in Istanbul. Op de vestiging Istanbul zijn drie advocaten en één secretaresse werkzaam. De schrijfster van deze scriptie heeft stage gelopen in Istanbul. Zij heeft op het kantoor voornamelijk DAS-dossiers doorgenomen en de documenten gecontroleerd op juistheid en volledigheid. De advocaten hebben allen ruime ervaring en deskundigheid op het gebied van het strafrecht, het personen- en familierecht, het aansprakelijkheidsrecht, het ondernemingsrecht en het faillissementsrecht. Daarnaast werken de advocaten A. Öntaş en M. Doğan op internationaal niveau samen. Het betreft veelal zaken omtrent grensoverschrijdende verkeersongevallen, echtscheidingszaken en ondernemingszaken.

1.3 Aanleiding en probleembeschrijving

Elk jaar vertrekken tienduizenden Nederlands-Turkse vakantiegangers vanuit Nederland met de auto naar Turkije. Helaas komt het weleens voor dat de in Turkije woonachtige Turkse bestuurder (hierna aansprakelijke) een verkeersongeval veroorzaakt, waardoor de auto van de Nederlands-Turkse bestuurder (hierna benadeelde) beschadigd raakt. Om de opgelopen materiële zaakschade⁶ aan de auto terug te kunnen vorderen van de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar moet de benadeelde na terugkomst in Nederland een schadeclaim indienen bij DAS Rechtsbijstand (hierna DAS). Om schadevergoeding te kunnen claimen dient ten eerste vastgesteld te worden welk recht van welk land van toepassing is. Is dat Turks recht omdat het ongeval daar heeft plaatsgevonden of het Nederlands recht omdat de benadeelde aangereden is? Welk recht van toepassing is, wordt bepaald door het beginsel van de nauwste betrokkenheid en de *lex loci delicti*. Het rechtstelsel van de staat op wiens grondgebied het verkeersongeval heeft plaatsgevonden, wordt geacht in het normaal-typische geval het nauwst bij de rechtsverhouding die daaruit voortvloeit, betrokken te zijn.⁷ Dit betekent dat de benadeelde op grond van het Turks recht de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar aansprakelijk moet stellen.

Na ontvangst van de schadeclaim wordt door DAS de onrechtmatigheid getoetst. Vervolgens wordt de Turkse verzekeraar van de aansprakelijke persoon middels een sommatiebrief aansprakelijk gesteld voor de schade. De communicatie met de Turkse verzekeraars verloopt vaak moeizaam en menig keer is het zelfs zo dat de verzekeraar helemaal niet reageert.⁸ Tegen Nederlands-Turkse cliënten die zelf

⁶ Zaakschade is vermogensschade door beschadiging van een zaak.

⁷ Strikwerda 2015, p. 37.

⁸ Bijlage J: Interview met dhr. J. van Duijne, juridisch medewerker Verhaal & Buitenland bij DAS Rechtsbijstand.

telefonisch contact opnemen met de Turkse verzekeraar wordt vaak gezegd dat “nooit” iets van DAS werd ontvangen, hoewel er al verschillende aanschrijvingen zijn verzonden.⁹ Het gevolg daarvan laat zich raden. Dit maakt het zonder vertegenwoordiging in Turkije vrijwel onmogelijk een schade binnen een redelijke termijn te regelen. Indien niet binnen twee jaar actie wordt ondernomen, verjaart de rechtsvordering en kan de benadeelde de rechtsvordering niet meer in rechte afdwingen, artikel 109 Karayolları Trafik Kanunu (hierna KTK). Om te voorkomen dat de rechtsvordering verjaart, wordt de zaak door DAS naar de heer Öntaş verstuurd. Via de heer Öntaş komt de zaak terecht bij mevrouw Uç.¹⁰ Mevrouw Uç treedt vervolgens namens DAS op als gemachtigde om de Turkse verzekeraar aansprakelijk te stellen voor de geleden schade.

Een zich steeds voordoend probleem is dat gerechtelijke procedures in Turkije te lang duren. Daarnaast zijn de te doorlopen procedures onduidelijk en niet transparant. Dit leidt tot een onaanvaardbare procesvertraging. Een gewone civiele procedure (bodempcedure) duurt al gauw twee à drie jaar, terwijl in Nederland een civiele procedure binnen zes tot twaalf maanden wordt afgewikkeld.¹¹ Vervolgens wordt na de uitspraak van de rechter in eerste aanleg (Adli yargı hukuk mahkemesi) in de meeste gevallen cassatie ingesteld bij de Hoge Raad in Ankara en wordt het dossier op de wachtlijst geplaatst. De wachttijd tot verdere behandeling van de zaak door de rechter kan jaren duren, omdat de Hoge Raad een te hoge werkdruk heeft. Daarnaast wordt het afdoen van zaken buiten rechte onvoldoende gestimuleerd. Tussen verzekeraars en advocaten onderling bestaat te weinig overlegcultuur. Dit leidt ertoe dat het geschil niet buiten rechte kan worden afgedaan en het schade-afwikkelingsproces langer duurt. Dit is een onwenselijke situatie voor de benadeelde, omdat een lang en ingewikkeld proces voor frustraties zorgt. Voor de benadeelde is het derhalve van belang om zo snel mogelijk na het plaatsvinden van het verkeersongeval de opgelopen schade vergoed te krijgen. Het zo goed en zo snel mogelijk afwickelen van een zaak is ook in het belang van DAS, omdat zo een negatieve indruk bij de cliënten kan worden voorkomen.

Deze scriptie onderzoekt, mede gelet op de Nederlandse wijze van geschillenbeslechting in en buiten rechte, de juridische en praktische mogelijkheden om het proces van schadeafwikkeling in Turkije te versnellen, zodat de benadeelde sneller en met succes de opgelopen schade volledig vergoed kan krijgen.

1.4 Centrale vraag

De centrale vraagstelling van dit onderzoeksrapport luidt als volgt:

“Op welke wijze kan, door inspiratie te ontleen aan het Nederlandse rechtsstelsel, de Nederlands-Turkse benadeelde die betrokken raakt bij een verkeersongeval in Turkije zijn verhaal naar materiële zaakschade efficiënter en effectiever afwickelen?”

Met behulp van de volgende deelvragen wordt de centrale vraag beantwoord:

1. Hoe ziet de huidige wet- en regelgeving van Nederland en Turkije omtrent de aansprakelijkheid en afhandeling van verkeersongevallen vanuit nationaal perspectief eruit?
2. Hoe verloopt het proces van schadeafhandeling in Nederland?

⁹ Bijlage A: Gesprek met dhr. H. van Riemsdijk, senior juridisch medewerker buitenland bij DAS Rechtsbijstand.

¹⁰ De heer Öntaş is de contactpersoon van DAS en Onlaw Lawfirm te Istanbul. DAS heeft niet rechtstreeks contact met Onlaw Lawfirm te Istanbul, omdat het advocatenkantoor onvoldoende in staat is in het Engels te communiceren.

¹¹ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

3. Hoe verloopt het proces van schadeafhandeling in Turkije?
 - 3.1 Welke overeenkomsten en verschillen zijn er tussen de wijzen van schadeafhandeling?
4. Welke rol speelt het Waarborgfonds Motorverkeer omtrent de afhandeling van verkeersongevallen in Nederland en Turkije?
5. Hoe kan het proces van schadeafwikkeling van verkeersongevallen efficiënter en effectiever verlopen?

1.5 Doelstelling

Het doel is om op 30 mei 2016 een scriptie te overhandigen aan de heer Öntaş, waarin uiteengezet wordt hoe het proces van schadeafwikkeling van verkeersongevallen in Turkije efficiënter en effectiever kan verlopen, zodat de meest snelle en succesvolle afdoeningswijze aan de benadeelde kan worden voorgesteld en door de heer Doğan en mevrouw Uç kan worden toegepast.

1.6 Methoden van onderzoek

Het onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van Onlaw Lawfirm kan in twee delen worden opgesplitst, namelijk een praktijkgericht onderzoek en een juridisch onderzoek. Bij het onderzoek is gebruikgemaakt van de volgende bronnen: rechtsbronnen, literatuur, documenten en personen. Met behulp van de genoemde bronnen, is onderzoek verricht dat antwoorden geeft op de deelvragen. In tabel 1.3 kunt u de beknopt weergegeven methoden van onderzoek raadplegen.

Tabel 1.3: methoden van onderzoek

	Onderzoeksstrategieën	Bronnen	Methoden
1	Onderzoek van het recht: rechtsbronnen- en literatuur	Rechtsbronnen, literatuur en documenten	Inhoudsanalyse
2	Onderzoek van het recht: rechtsbronnen- en literatuur Onderzoek van de praktijk: casestudy	Literatuur, documenten en personen	Inhoudsanalyse en interview
3	Onderzoek van het recht: rechtsbronnen- en literatuur Onderzoek van de praktijk: casestudy	Rechtsbronnen, literatuur en personen	Inhoudsanalyse en interview
4	Onderzoek van het recht: rechtsbronnen- en literatuur Onderzoek van de praktijk: casestudy	Literatuur, documenten en personen	Inhoudsanalyse en interview
5	Onderzoek van het recht: rechtsbronnen- en literatuur Onderzoek van de praktijk: casestudy	Literatuur, documenten en personen	Inhoudsanalyse en interview

De rechtsbronnen die bij deze scriptie zijn geraadpleegd zijn voornamelijk Turkse en Nederlandse wet- en regelgeving en jurisprudentie. De keuze voor deze rechtsbronnen is gelegen in het feit dat rechtsbronnen vindplaatsen zijn van het geldend recht. Bovendien zijn rechtsbronnen betrouwbaar. De wet- en regelgeving met betrekking tot (aansprakelijkheid bij) verkeersongevallen op nationaal niveau zijn leidend geweest. Tevens is gebruikgemaakt van handboeken en documenten. De gegevens zijn zorgvuldig geanalyseerd. In dit onderzoek zijn de volgende documenten geraadpleegd: kamerstukken, rapporten, (master)scripties en tijdschriften. Tot slot zijn drie advocaten en vier juristen geïnterviewd. De geïnterviewde personen zijn experts op het gebied van aansprakelijkheid bij verkeersongevallen.

Betrouwbaarheid en validiteit

De betrouwbaarheid van een scriptie is van groot belang. Bij deze scriptie is voorafgaand aan het daadwerkelijk verrichten van het onderzoek een

onderzoeksplan opgesteld, waarbij de bronnen zijn vermeld. De gebruikte bronnen zijn betrouwbaar. Er is vooral gekeken naar de juistheid van de gegevens. Om te bepalen of literatuur en bronnen betrouwbaar zijn is gelet op de auteur van de tekst, het doel van de tekst en de bron van de tekst. Het gebruik van bronnen als Wikipedia en Google is in deze scriptie vermeden. Om ervoor te zorgen dat deze scriptie als valide kan worden aangemerkt, is gebruikgemaakt van verschillende bronnen zoals die in de literatuurlijst staan beschreven.

1.7 Leeswijzer

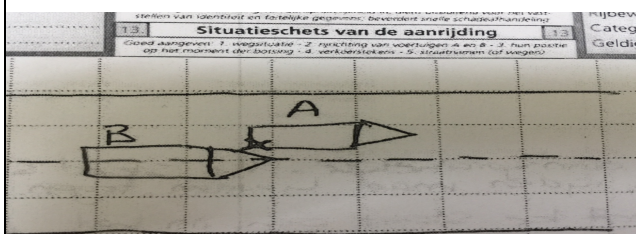
Hoofdstuk 2 geeft antwoord op de vraag welk recht van welk land van toepassing is bij grensoverschrijdende verkeersongevallen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het Nederlands verkeersaansprakelijkheidsrecht en het proces van schadeafwikkeling toegelicht. Aansluitend hierop wordt in hoofdstuk 4 het Turks verkeersaansprakelijkheidsrecht en het proces van schadeafwikkeling toegelicht. Hierna worden in hoofdstuk 5 de juridische en praktische mogelijkheden om zaakschades in Turkije efficiënter en effectiever af te wikkelen besproken. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 aan de hand van conclusies antwoord gegeven op de centrale vraag en treft u een aantal aanbevelingen aan.

2 Grensoverschrijdende verkeersongevallen

Dit hoofdstuk geeft aan de hand van een casus het juridisch kader weer omtrent het toepasselijk recht bij grensoverschrijdende verkeersongevallen. Eerst wordt een inleiding gegeven (paragraaf 2.1). Vervolgens volgt het juridisch kader (paragraaf 2.2). Het juridisch kader geeft weer welk recht van welk land van toepassing is op een auto-ongeluk in Turkije, waarbij een persoon betrokken is die (naast de Turkse ook) de Nederlandse nationaliteit heeft, en benadeelde is.

Casus¹²

Op 25 juni 2014 vertrok de 50-jarige Nederlands-Turkse Faruk (voertuig A) vanuit Tilburg met zijn auto naar Ankara om daar de zomervakantie door te brengen. Onderweg naar de eindbestemming vond op 29 juni 2014 in Istanbul een kop-staart botsing plaats zie figuur 2.1. De 40-jarige Turkse vrachtwagenchauffeur Yildirim (voertuig B) zag vermoedelijk de auto over het hoofd. De bestuurders van beide auto's raakten niet gewond. Wel heeft de auto van Faruk schade opgelopen. De rechterhoek van de achterbumper en het rechter achterwiel raakten beschadigd waardoor de auto weggesleept moest worden. De materiële zaakschade werd door de schade-expert begroot op € 2.000,-.



Figuur 2.1: situatieschets van de aanrijding

2.1 Inleiding

Heden ten dage komen grensoverschrijdende rechtsverhoudingen steeds vaker voor, zoals grensoverschrijdend ondernemen, contracteren, reizen en trouwen. Maar ook grensoverschrijdende specifieke onrechtmatige daden, zoals auto-ongelukken. Bij grensoverschrijdende verkeersongevallen, waarbij meer dan één nationale rechtsorde van toepassing is, is niet meteen duidelijk welk nationaal recht van welk land van toepassing is. Daarnaast kunnen bij grensoverschrijdende verkeersongevallen verschillende praktische en juridische problemen ontstaan. In praktische zin kunnen de benadeelden zich zorgen maken over het vinden van medische en technische hulp. Juridisch gezien, kunnen onder andere problemen ontstaan bij de onrechtmatigheid, de toerekenbaarheid, de causaliteit, de schuldvraag, de bewijslast en de hoogte van de schadevergoeding.

2.2 Het juridisch kader

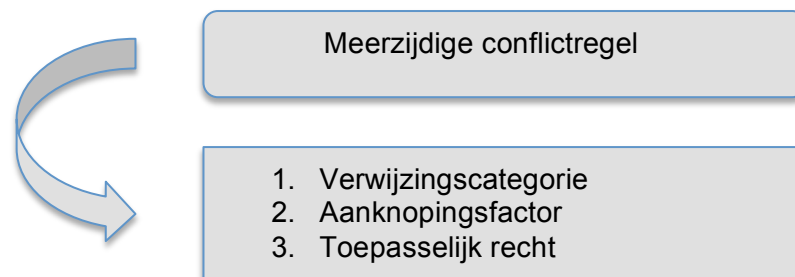
Volgens de casus heeft het auto-ongeluk in Turkije plaatsgevonden. Faruk kan als benadeelde partij worden aangemerkt, omdat hij materiële zaakschade heeft opgelopen door het verkeersongeval. Aangezien het verkeersongeval in Turkije heeft plaatsgevonden, dient ten eerste beoordeeld te worden welk nationaal recht van welk land van toepassing is, op basis waarvan Faruk zijn schade kan verhalen. Door middel van de meerzijdige conflictregel, ook wel verwijzingsregel genoemd, kan het juridisch kader worden geschetst. De meerzijdige conflictregel wijst de internationale rechtsverhouding toe aan een bepaald rechtstelsel, ongeacht de herkomst van dat

¹² De casus is gebaseerd op een waargebeurde zaak. De namen en de woonplaatsen van de personen zijn aangepast om hun privacy te beschermen.

rechtsstelsel.¹³ Nadat het toepasselijk recht is komen vast te staan, moet aan de hand van het toepasselijk recht de onrechtmatigheid van de gedraging worden beoordeeld. Vervolgens kan de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar aansprakelijk worden gesteld voor de schade.

2.2.1 Het toepasselijk recht

Een meerszijdige conflictregel is te verdelen in drie categorieën, zie figuur 2.2. De verwijzingscategorie betreft het *onderwerp* van de verwijzing, de aanknopingsfactor de *norm* van de verwijzing en het als toepasselijk aangewezen rechtsstelsel het *gevolg* van de verwijzing.



Figuur 2.2: meerszijdige conflictregel

Ten eerste dient het onderwerp van de verwijzing vastgesteld te worden. Het onderwerp van de verwijzing betreft de verbintenis uit onrechtmatige daad. Vervolgens moet worden vastgesteld onder welke verwijzingscategorie het onderwerp behoort. De verwijzingscategorie betreft de soort rechtsverhouding waarop de conflictregel betrekking heeft.¹⁴ De soort rechtsverhouding waarop de conflictregel betrekking heeft is de “burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer”, zie bijvoorbeeld artikel 3 Haags Verkeersongevallenverdrag 1971¹⁵. De bepalingen van het Haags Verkeersongevallenverdrag 1971 kunnen echter niet worden toegepast, omdat Turkije dit verdrag niet heeft ondertekend. Daarnaast biedt de *lex fori*: het recht van het land van de rechter, ook geen oplossing.¹⁶ Dit omdat, de *lex fori*-stroming in het West-Europese conflictenrecht een eigen gedaante heeft aangenomen in de leer van het facultatieve conflictenrecht.¹⁷ Hiermee wordt beoogd dat het conflictenrecht (en vreemd recht) alleen wordt toegepast, indien de procespartijen uitdrukkelijk een rechtskeuze hebben gemaakt. Ambtshalve mag de rechter het conflictenrecht en vreemd recht niet toepassen.¹⁸ Gelet op de casus hebben de procespartijen geen rechtskeuze gemaakt, waardoor het toepasselijk recht op grond van de *lex fori* niet kan worden vastgesteld.

Ten tweede dient de aanknopingsfactor toegepast te worden. De aanknopingsfactor legt de verbinding tussen de concrete internationale rechtsverhouding en het daartoe toe te passen rechtsstelsel.¹⁹ De ‘Sitz’-formule van Von Savigny bepaalt de keuze en het vaststellen van de juiste aanknopingsfactor. Volgens Von Savigny dient de aanknopingsfactor zo bepaald te worden dat hij, gezien de aard van de

¹³ Strikwerda 2015, p. 29.

¹⁴ Strikwerda 2015, p. 31.

¹⁵ Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, 's-Gravenhage, 04-05-1971.

¹⁶ *Kamerstukken II* 2009/10, 32 137, nr. 6.

¹⁷ Strikwerda 2015, p. 22.

¹⁸ Strikwerda 2015, p. 22.

¹⁹ Strikwerda 2015, p. 32.

rechtsverhouding, in het normaal-typische geval leidt tot toepassing van het rechtsstelsel van het land dat het nauwst bij de internationale rechtsverhouding is betrokken, of in klassieke beantwoording: tot toepassing van het rechtsstelsel waar de rechtsverhouding 'thuishoort', haar 'zetel' heeft.²⁰ De aanknopingsfactor wordt dus bepaald door het criterium van de nauwste betrokkenheid. Dit betekent dat het rechtsstelsel van de staat op wiens grondgebied het verkeersongeval heeft plaatsgevonden, wordt geacht in het normaal-typische geval het nauwst bij de rechtsverhouding die daaruit voortvloeit, betrokken te zijn.²¹ Daarnaast heeft ook de Hoge Raad in het Cova-arrest²² vastgesteld dat een vordering uit onrechtmatige daad, behoudens rechtskeuze, in beginsel beheerst wordt door het recht van het land waar de onrechtmatige daad heeft plaatsgevonden: de *lex loci delicti*.

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de partijen geen rechtskeuze hebben gemaakt, waardoor de *lex fori* niet van toepassing is. Wel vertoont het Turks recht het nauwst betrokkenheid bij de rechtsverhouding, omdat het auto-ongeluk op het Turks grondgebied heeft plaatsgevonden. Dit betekent dat op grond van het beginsel van de nauwste betrokkenheid en de *lex loci delicti* het Turks recht van toepassing is. De benadeelde moet volgens het Turks recht de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar aansprakelijk stellen voor de schade.

²⁰ Strikwerda 2015, p. 36.

²¹ Strikwerda 2015, p. 37.

²² HR 19 november 1993, *NJ* 1994, 622, m.nt. JCS en PVS.

3 Verkeersaansprakelijkheid en schadeafwikkeling naar Nederlands recht in Nederland

Hoofdstuk 3 omvat het verkeersaansprakelijkheidsrecht en het proces van schadeafwikkeling naar Nederlands recht. Ten eerste komt de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna WAM) aan bod (paragraaf 3.1). Vervolgens wordt de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad toegelicht (paragraaf 3.2). Daarna wordt de speciale wetgeving omtrent de bescherming van zwakke verkeersdeelnemers besproken (paragraaf 3.3). Hierna wordt de rol van het Waarborgfonds Motorverkeer (hierna Wbf) uiteengezet (paragraaf 3.4). Tot slot worden de mogelijkheden weergegeven om de aansprakelijke partij of diens verzekeraar aansprakelijk te stellen voor de geleden materiële zaakschade (paragraaf 3.5).

3.1 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

Het wetsontwerp voor de WAM werd in 1960 ingediend. Dit wetsontwerp leidde op 30 mei 1963 tot wet en trad in 1965 in werking.²³ Deze wet regelt drie hoofdelementen: de verzekeringsplicht (paragraaf 3.1.1), het eigen recht van de benadeelde (paragraaf 3.1.3) en het Wbf (paragraaf 3.4).

3.1.1 De verzekeringsplicht

De bezitter en de kentekenhouder van een motorrijtuig^{24,25} is op grond van artikel 2 lid 1 WAM in drie gevallen verplicht om voor het motorrijtuig de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuig (hierna verzekering) af te sluiten:

1. als het motorrijtuig op een weg wordt geplaatst of daarmee op een weg wordt gereden;
2. als met het motorrijtuig buiten een weg²⁶ op een terrein aan het verkeer wordt deelgenomen; of
3. als het motorrijtuig in het kentekenregister²⁷ is ingeschreven en tenaamgesteld.

In sommige gevallen is echter de houder van het motorrijtuig verzekeringsplichtig, onder andere bij een huurkoop, vruchtgebruik of bij duurzaam gebruik, artikel 2 lid 2 WAM. Indien de houder slechts voor enkele dagen een motorrijtuig huurt, hoeft hij geen verzekering voor het motorrijtuig te sluiten, omdat hij niet wordt aangemerkt als een duurzame houder.²⁸ Daarnaast kan op grond van artikel 2 lid 3 WAM jo. 67 lid 1 Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV) de verzekeringsplicht worden opgeheven, indien het motorrijtuig buiten gebruik wordt gesteld en gehouden door plaatsing van het motorrijtuig buiten een weg, gevolgd door een kennisgeving van schorsing van

²³ Stb. 1963, 228.

²⁴ Onder motorrijtuigen vallen alle rij- of voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders; als een deel daarvan wordt aangemerkt al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld of na koppeling daarvan is losgemaakt of losgeraakt, zolang het nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen, artikel 1 WAM. Enkele voorbeelden: auto's, motoren, vrachtwagens, bussen, bromfietsen, snorfietsen, scooters, trikes, quads en motorsteps.

²⁵ Daar waar in deze scriptie over "motorrijtuigen" wordt gesproken, wordt de personenauto bedoeld.

²⁶ Het begrip 'weg' wordt ontleend aan de WVV 1994, artikel 1 lid 1 onder b.

²⁷ Een kenteken in de zin van de WAM is een kenteken als bedoeld in artikel 36 WVV 1994. Buitenlandse kentekens gelden dus niet als een kenteken in de zin van de WAM.

²⁸ HR 29 oktober 1991, NJ 1992, 235.

de verzekering door de verzekeraar aan de Rijksdienst voor Wegverkeer (hierna RDW) en een aanvraag tegen betaling door de eigenaar of de houder bij de RDW om de geldigheid van het kentekenbewijs te schorsen.²⁹ Ook eindigt de plicht voor de verzekering, indien de verzekeringsplicht op een ander overgaat, artikel 12 lid 1 WAM.

Het komt weleens voor dat de bezitter, de kentekenhouder of de houder van een motorrijtuig geen verzekering heeft afgesloten. De RDW en het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna CBS) verschaffen geen cijfers over het aantal onverzekerde motorrijtuigen in Nederland. Maar volgens het Openbaar Ministerie (hierna OM) rijden naar schatting in Nederland 90.000 voertuigen onverzekerd rond.³⁰ Indien de bezitter, dan wel de kentekenhouder, de bestuurder of de houder van het motorrijtuig volgens de WAM het motorrijtuig niet heeft verzekerd bij een verzekeraar pleegt hij een strafbaar feit. Op grond van artikel 30 lid 1, 2 of 4 WAM wordt degene gestraft met een hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie. Tevens kan op grond van artikel 30 lid 6 WAM de bevoegdheid voor het besturen van motorrijtuigen worden ontzegd voor de duur van één jaar.

3.1.2 De schadeverzekeraar

Op grond van artikel 2 lid 5 WAM dient de verzekering gesloten te worden bij een verzekeraar die ingevolge de Wet op het financieel toezicht (hierna Wft) bevoegd is. De Nederlandsche Bank N.V. verleent op aanvraag aan de verzekeraar een vergunning in de branche 'Aansprakelijkheid motorrijtuigen', zodat de verzekeraar in Nederland de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen kan aanbieden, artikel 2:32 Wft. De verzekeraar is ingevolge artikel 2 lid 1 Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen verplicht tot € 5.600.000 dekking te bieden voor schade aan personen en € 1.120.000 voor schade aan zaken. Er dient opgemerkt te worden dat de verzekering de aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt niet hoeft te dekken, artikel 4 lid 1 WAM. Met andere woorden: de verzekering biedt geen dekking voor schade aan je eigen auto. De verzekeringnemer heeft wel de mogelijkheid om een verzekering + beperkt casco of verzekering + volledig casco af te sluiten. Bij de beperkte casco wordt ook de schade zoals brand, diefstal, ruitbreuk, storm, hagel en aanrijdingen met dieren vergoed. Bij de volledige casco wordt daarnaast ook de schade aan je eigen auto vergoed.

3.1.3 Het eigen recht van de benadeelde

Bijzonder aan de verzekering is dat de benadeelde ingevolge artikel 6 lid 1 WAM een 'eigen recht' op schadevergoeding heeft. Er wordt ook wel gesproken van het 'rechtstreekse recht' of de 'rechtstreekse vordering'.³¹ Dit eigen recht betekent dat de benadeelde niet afhankelijk is van de aansprakelijke partij. Hij kan rechtstreeks de verzekeraar³² aanspreken voor de geleden schade. Hierdoor is de verzekeraar de schuldenaar ten opzichte van de benadeelde. De benadeelde heeft echter ook de mogelijkheid om de aansprakelijke persoon aansprakelijk te stellen. De aansprakelijke persoon en diens verzekeraar zijn op grond van artikel 6:6 lid 2 BW hoofdelijk aansprakelijk voor de geleden schade. Indien dit door één van de partijen wordt nagekomen, dan wordt de andere partij van de schuld bevrijd, artikel 6:7 lid 2 BW.

²⁹ Blees 2010, p. 69.

³⁰ Openbaar Ministerie. (z.d.) Verzekering. Geraadpleegd op 23 februari 2016, van <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/apk-verzekering/verzekering/>.

³¹ De Bosch Kemper 2015, p. 49.

³² Daar waar in deze scriptie over "verzekeraar" wordt gesproken, wordt de verzekeraar van de aansprakelijke persoon bedoeld.

De aansprakelijkheidsstelling dient schriftelijk te gebeuren. Indien de verzekeraar en/of diens verzekerde geen antwoord geeft op de brief, dan kan de benadeelde op grond van artikel 7 lid 1 WAM de verzekeraar dagvaarden voor de rechter van de plaats van het feit, waaruit de schade is ontstaan, de rechter van de woonplaats van de benadeelde of de rechter van de zetel van de verzekeraar. Ook de verzekerde kan gedagvaard worden voor de rechter van de plaats van het feit, waaruit de schade is ontstaan, de rechter van de woonplaats van de benadeelde of de rechter van de woonplaats van de aansprakelijke persoon, artikel 7 lid 2 WAM. In sommige gevallen is het verhaal op de verzekeraar echter niet mogelijk. In dat geval kan het Wbf onder voorwaarden een oplossing bieden, waarover meer in paragraaf 3.4.

3.1.4 Verjaringstermijn en stuiting

De verjaring van een vordering betekent dat na verloop van een bepaalde termijn de vordering niet meer in rechte kan worden afgedwongen. De WAM kent, anders dan het BW, een afwijkende verjaringstermijn van drie jaar, artikel 10 lid 1 WAM. Deze verjaringstermijn is alleen van toepassing bij het eigen recht van de benadeelde jegens de verzekeraar. Op grond van artikel 7:942 lid 3 BW jo. 10 lid 5 WAM kan de verjaringstermijn worden gestuit door onderhandelingen tussen de benadeelde en de verzekeraar. Daarnaast bepaalt artikel 10 lid 4 WAM dat iedere stuitingshandeling die door de benadeelde richting de verzekeraar is gedaan, ook een stuiting oplevert jegens de aansprakelijke persoon. De stuiting kan echter ook eindigen indien de onderhandelingen tussen de benadeelde en de verzekeraar van de aansprakelijke persoon worden afgebroken.

Jurisprudentie heeft vastgesteld welke gedragingen als onderhandeling moet worden aangemerkt. De een of meer tot de verzekeraar gerichte vragen om schadevergoeding die onbeantwoord worden gelaten, vormen geen onderhandeling.³³ Indien er berichten – schriftelijk of anderszins – worden uitgewisseld tussen de benadeelde en de verzekeraar van de aansprakelijke persoon, maar de benadeelde niet duidelijk aangeeft op welke grond en in welke omvang hij de verzekeraar aansprakelijk acht, dan heeft de verzekeraar de mogelijkheid om de benadeelde te berichten de aanspraak in behandeling te nemen, zonder blijk te geven van enige bereidheid die aanspraak geheel of gedeeltelijk te honoreren.³⁴ In dat geval is de uitwisseling van de berichten aan te merken als onderhandeling. Van onderhandeling wordt tevens gesproken indien de benadeelde aan de verzekeraar bericht dat hij op grond van het ongeval schadevergoeding verlangt.³⁵ Bij het afbreken van de onderhandelingen begint een nieuwe verjaringstermijn van drie jaar te lopen. Deze termijn begint echter niet met de aanvang van de volgende dag te lopen, maar vanaf het moment waarop een van de partijen bij deurwaardersexploot of aangetekende brief aan de andere partij heeft kennisgegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt.

Jegens de aansprakelijke persoon geldt op grond van artikel 3:310 BW een verjaringstermijn van vijf jaar. De verjaringstermijn van de WAM is op de verhouding tussen de benadeelde en de aansprakelijke persoon niet van toepassing. Artikel 10 lid 5 WAM handelt uitsluitend over de verhouding tussen de benadeelde en de verzekeraar. Het gerechtshof motiveert dit oordeel door te wijzen op de strekking van de WAM. De WAM beoogt enkel extra bescherming te bieden aan verkeersslachtoffers naast de bepalingen van – onder meer – het BW en niet een

³³ BenGH 9 juli 1981, NJ 1982, 253.

³⁴ BenGH 5 juli 1985, NJ 1986, 2 (*Twente/Novem*).

³⁵ HR 4 juni 1993, NJ 1993, 509 (*Antillenzaak/landsverordening aansprakelijkheids-verzekering motorrijtuigen*).

inkorting van de rechten die door de benadeelde aan het BW kunnen worden ontleend.³⁶

3.2 Verkeersongeval en aansprakelijkheid: de onrechtmatige daad

Indien het verkeersongeval tussen twee motorrijtuigen heeft plaatsgevonden, wordt de aansprakelijkheid beheerst door de onrechtmatige daad, artikel 6:162 BW. Op grond van artikel 6:162 BW dient voor de aansprakelijkheid voldaan te zijn aan vijf eisen: onrechtmatige gedraging, toerekenbaarheid van de gedraging aan de dader, schade, causaal verband tussen de gedraging en schade en relativiteit.

Ten eerste dient de gedraging of het nalaten van de dader jegens de benadeelde onrechtmatig te zijn. Ingevolge lid 2 van artikel 6:162 BW is een gedraging onrechtmatig wanneer er sprake is van een inbreuk op een recht, een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of een doen of nalaten in strijd met de maatschappelijke betamelijkeheid (zorgvuldigheidsnorm). Indien de gedraging niet voldoet aan de genoemde criteria of indien er sprake is van een rechtvaardigingsgrond zoals, overmacht artikel (artikel 40 Sr), noodweer (artikel 41 Sr), wettelijk voorschrift (artikel 43 Sr) of ambtelijk bevel (artikel 43 Sr) dan ontbreekt de onrechtmatigheid. Er is dan geen verplichting tot schadevergoeding.

Bij een inbreuk op een recht kan worden gedacht aan inbreuken op persoonlijkheidsrechten (rechten op lichamelijke integriteit, op vrijheid en andere soortgelijke rechten en vrijheden) en inbreuken op absolute vermogensrechten (zoals eigendom, auteursrecht, octrooirecht).³⁷ Onder een wettelijke plicht valt zowel een wet in formele zin als een wet in materiële zin. Indien er geen sprake is van een inbreuk op een recht of een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht, kan er toch onrechtmatigheid ontstaan wanneer in strijd wordt gehandeld met het ongeschreven recht dat in het maatschappelijk verkeer betaamt. Indien het laatstgenoemde van toepassing is, toetst de rechter het gedrag van de dader aan de betamelijkheids- of zorgvuldigheidsnormen. Deze regels zijn niet in de wet opgenomen, maar worden gebaseerd op het ongeschreven recht.³⁸ Het zijn uitspraken naar aanleiding van concrete gevallen³⁹, waarbij het specifieke van de feiten in die concrete situatie bepalend is voor het oordeel van de rechter of er in casu wel of niet sprake was van 'onzorgvuldig' gedrag.⁴⁰

Ten tweede dient de onrechtmatige gedraging aan de dader toerekenbaar te zijn. Volgens artikel 6:162 lid 3 BW kan een onrechtmatige gedraging aan de dader worden toegerekend indien zij te wijten is aan: zijn schuld, een oorzaak welke voor zijn rekening komt krachtens de wet of een oorzaak die voor zijn rekening komt krachtens de in het verkeer geldende (maatschappelijke) opvattingen. Schuld betekent verwijtbaarheid en voor verwijtbaar handelen is opzet geen vereiste. Indien de dader een beroep kan doen op een schulduitsluitingsgrond, dan ontbreekt de schuld en is de gedraging niet toerekenbaar. Daarnaast dient inzake de toerekenbaarheid opgemerkt te worden dat, als een bestuurder van een motorrijtuig tijdens het besturen een hartaanval krijgt, de gedraging op grond van artikel 6:165 lid 1 BW toch aan hem wordt toegerekend. Tot slot kan een onervaren bestuurder van een motorrijtuig op grond van verkeersopvattingen aansprakelijk worden gehouden

³⁶ Hof Amsterdam 15 juli 2014, *LJN* 3050, r.o. 4.5.

³⁷ Reehuis 2010, p. 341.

³⁸ HR 5 november 1965, *NJ* 1966, 136 (*Kelderluik*); HR 8 januari 1982, *NJ* 1982, 614 (*Natronloog*); HR 22 april 1994, *NJ* 1994, 624 (*Taxusstruik*).

³⁹ Gevaarstelling, hinder, beroepsfouten, onrechtmatige publicaties en oneerlijke concurrentie zijn maatschappelijk onzorgvuldige gedragingen.

⁴⁰ Spier 2012, p. 45.

voor een verkeersongeval, indien het verkeersongeval veroorzaakt is door onervarenheid.⁴¹

Ten derde moet er door de onrechtmatige gedraging van de dader schade zijn ontstaan. Artikel 6:95 BW bepaalt twee vormen van schade: vermogensschade (artikel 6:96 BW) en ander nadeel (6:106 BW). De wetgever maakt met het artikel onderscheid tussen materiële en immateriële schade, en het eventuele recht op schadevergoeding dat hieruit voortvloeit.⁴² Vermogensschade betreft materiële schade en omvat zowel geleden verlies als gederfde winsten en wordt in beginsel volledig vergoed, tenzij de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde kan worden toegerekend. Ander nadeel betreft immateriële schade ofwel smartengeld zoals pijn, verdriet of gederfde levensvreugde. Deze schadepost wordt niet volledig maar slechts naar billijkheid vergoed.

Ten vierde dient er een causaal verband te zijn tussen de onrechtmatige gedraging van de dader en de schade. De onrechtmatige gedraging is de voorwaarde voor de schade die zich heeft voorgedaan: als de daad zich niet zou hebben voorgedaan zou ook de schade moeten zijn uitgebleven, de *condicio sine qua non* eis.⁴³ Tot slot de relativiteitseis. De relativiteitseis kan er toe leiden dat er geen verplichting tot schadevergoeding bestaat. Ingevolge artikel 6:163 BW bestaat de verplichting tot het betalen van schadevergoeding niet, indien de geschonden norm niet strekt tot bescherming tegen de schade zoals de benadeelde die heeft geleden. Een belangrijk uitgangspunt omtrent de relativiteitseis is door de Hoge Raad gewezen in het tandartsarrest⁴⁴. Dit arrest betreft een tandarts (Dorenbos) die zonder de vereiste vergunning zijn beroep ging uitoefenen. De vereiste vergunning had de bedoeling om patiënten tegen onbekwame tandartsen te beschermen. Een aantal andere tandartsen stelden Dorenbos aansprakelijk, omdat zij inkomsten misliepen. Volgens de Hoge Raad was de geschonden norm niet de misgelopen inkomsten, maar de bescherming van de patiënt tegen onbekwame tandartsen, waardoor er geen sprake was van een onrechtmatige daad.

Indien aan de bovenstaande eisen wordt voldaan, is er sprake van een onrechtmatige daad en bestaat op grond van artikel 6:162 BW een schadevergoedingsplicht. De veroorzaker van het verkeersongeval is dan verplicht de geleden schade aan de benadeelde te vergoeden, tenzij de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde kan worden toegerekend, artikel 6:101 BW. Wanneer schade vergoed wordt komt de gelaedeerde zoveel mogelijk weer in de positie waar hij in verkeerde alvorens de schade is ingetreden, een zogenaamd herstel van de status-quo.⁴⁵ In paragraaf 3.5.1 wordt stapsgewijs uitgelegd hoe de benadeelde de aansprakelijke persoon en/of diens verzekeraar aansprakelijk kan stellen.

3.2.1 Verjaringstermijn en stuiting

Ingevolge artikel 3:310 lid 1 BW verjaart een rechtsvordering tot vergoeding van schade door verloop van vijf jaren na aanvang van de dag, volgende op die waarop de benadeelde zowel met de schade als met de daarvoor aansprakelijke persoon bekend is geworden. De verjaring werkt niet van rechtswege en de rechter mag de verjaring niet ambtshalve toepassen, artikel 3:322 lid 1 BW.

⁴¹ Hof 's-Hertogenbosch 23 augustus 2005, *LJN* AU4104, r.o. 4.8.3.

⁴² Van Essen 2011, p. 12.

⁴³ Hol 2012, p. 9.

⁴⁴ HR 17 januari 1958, *NJ* 1961, 568 (*Beukers/Dorenbos*).

⁴⁵ Nauta 2009, p. 8.

Het criterium 'bekend is geworden' moet subjectief worden opgevat. De Hoge Raad heeft in het inmiddels standaardarrest van 31 oktober 2003⁴⁶ de jurisprudentie omtrent het bekendheidscriterium tot dan toe samengevat.⁴⁷ Volgens de Hoge Raad dient degene die zich op de vijfjarige verjaringstermijn beroept, te stellen en (zo nodig) te bewijzen dat de benadeelde persoon daadwerkelijk bekend was met de schade en met de daarvoor aansprakelijke persoon.⁴⁸ Alleen het enkele vermoeden

van het bestaan van schade is niet voldoende om aan te nemen dat er sprake is van daadwerkelijke bekendheid met de schade.⁴⁹ Normaliter vangt de bekendheid met de schade en de aansprakelijke persoon aan op het moment van de gebeurtenis. Wanneer de aansprakelijke persoon na het verkeersongeval vlucht, kan de bekendheid van de aansprakelijke persoon niet worden vastgesteld.

Om te voorkomen dat de vordering verjaart, heeft de benadeelde de mogelijkheid om de verjaringstermijn in rechte of buiten rechte te stuiten. Neemt de benadeelde geen actie, dan kan hij de vordering niet meer in rechte afdwingen. In rechte kan worden gestuit door het instellen van een eis alsmede door iedere andere daad van rechtsvervolgning, artikel 3:316 lid 1 BW. Een eis die door toewijzing wordt gevolgd, doet de verjaringstermijn eindigen (artikel 3:319 lid 1 BW), zij het dat de verkregen executoriale titel op grond van artikel 3:324 BW ook aan een verjaringstermijn onderworpen is.⁵⁰ Indien de ingestelde eis niet tot toewijzing leidt, dan is de verjaring slechts gestuit, indien binnen zes maanden een nieuwe eis wordt ingesteld en deze alsnog tot toewijzing leidt, artikel 3:316 lid 2 BW. Een daad van rechtsvervolgning doet de verjaring niet eindigen. Dit betekent dat er een nieuwe verjaringstermijn begint te lopen met aanvang van de volgende dag, artikel 3:319 lid 1 BW.

De stuiting buiten rechte is geregeld in artikel 3:317 BW. Dit artikel bepaalt dat de verjaring van de rechtsvordering tot nakoming van een verbintenis wordt gestuit door een schriftelijke aanmaning of een schriftelijke mededeling waarin de schuldenaar zich ondubbelzinnig zijn recht op nakoming voorbehoudt. Andere rechtsvorderingen worden ingevolge artikel 3:317 lid 2 BW alleen gestuit door een schriftelijke aanmaning die binnen zes maanden moet worden gevolgd door een stuiting in rechte.

3.3 Bescherming van zwakke verkeersdeelnemers

Indien het verkeersongeval tussen een gemotoriseerde verkeersdeelnemer en een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer (voetganger of fietser) heeft plaatsgevonden, is artikel 185 WVV van toepassing. Aansprakelijkheid wordt toegerekend vanwege de verantwoordelijkheid voor het motorrijtuig van de eigenaar of houder ervan. Wel dient eerst aan een aantal voorwaarden te worden voldaan: het moet gaan om een motorrijtuig in de zin van artikel 1 lid 1 sub c WVV, rijdend op een voor het openbaar verkeer openstaande weg (artikel 1 lid 1 sub b WVV), bestuurd door de eigenaar/houder of door iemand die hij doet of laat rijden (artikel 185 lid 2 WVV), verkeersongeval (aanrijding, overrijden, botsing) en schade aan een ander soort weggebruiker (voetganger of fietser) of aan zaken.

Indien aan de bovenstaande vereisten wordt voldaan, moet vervolgens worden beoordeeld of er sprake is van overmacht aan de kant van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Slechts indien aannemelijk is dat de gemotoriseerde

⁴⁶ HR 31 oktober 2003, *LJN AL8168 (Saelman/AZVU)*.

⁴⁷ Jonk-Van Wijk & De Boer, *ORP* 2012, p. 23.

⁴⁸ HR 6 april 2001, *LJN AB0900*, r.o. 3.4.2 (*Vellekoop/Fijenoord*).

⁴⁹ HR 24 januari 2003, *LJN AF0694*, r.o. 3.4.2 (*BASF/Rensink*).

⁵⁰ Tuil, *MvV* 2010, p. 225.

verkeersdeelnemer rechtens gezien geen enkel verwijt kan worden gemaakt ter zake van de wijze waarop hij heeft deelgenomen aan het verkeer, slaagt het beroep op overmacht. Eventuele fouten van andere weggebruikers – waaronder begrepen de eventuele fouten van het slachtoffer zelf – zijn daarbij slechts van belang wanneer die fouten voor de gemotoriseerde zo onwaarschijnlijk waren, dat deze bij het bepalen van diens rijgedrag met die mogelijkheid naar redelijkheid geen rekening behoefde te houden.⁵¹ In de praktijk wordt overmacht echter niet snel aangenomen.⁵²

3.3.1 Positie voetganger/fietser

Voor de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer die de leeftijd van veertien jaar nog niet heeft bereikt, geldt op grond van twee arresten van de Hoge Raad het 100%-regime, behoudens opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. In het arrest Ingrid Kolkman/Nationale Nederlanden⁵³ heeft de Hoge raad een bijzondere regel met betrekking tot de eigen schuld van een ongemotoriseerde voetganger/fietser onder de veertien jaar geformuleerd. In het algemeen wordt het geval van eigen schuld beheerst door artikel 6:101 BW dat in eerste instantie dwingt tot het maken van een causale verdeling, maar vervolgens ruimte laat voor een zogenaamde billijkheidscorrectie.⁵⁴ De billijkheidscorrectie kan de causale verdeling in stand laten, maar kan de verdeling ook aanpassen.

In het arrest Marbeth van Uitregt⁵⁵ heeft de Hoge Raad een beroep gedaan op de nauwe samenhang tussen het eigen schuldverweer en het overmachtsverweer. Volgens de Hoge Raad leveren gedragingen van kinderen onder de veertien jaar geen overmacht voor de eigenaar/houder op, tenzij er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid aan de kant van het jeugdige slachtoffer.⁵⁶ Van aan opzet grenzende roekeloosheid is sprake wanneer door kinderen gevaarlijke spelletjes worden gespeeld zoals het vlak voor naderend verkeer oversteken of aan het in de duisternis op de middenstreep van de weg gaan liggen.⁵⁷ Indien de gemotoriseerde verkeersdeelnemer geen opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid bij het kind kan bewijzen, dient de gemotoriseerde verkeersdeelnemer de schade van de ongemotoriseerde die jonger is dan veertien jaar behoudens de 100%-regel te vergoeden.

Kort na de invoering van het 100%-regime kwam de vraag aan bod of ook 'bejaarde' ongemotoriseerde verkeersdeelnemers een bijzondere bescherming zouden krijgen. De Hoge Raad heeft deze vraag echter ontkennend beantwoord in het arrest Iza/Vrerink⁵⁸. In dit arrest oordeelde de Hoge Raad dat de schade van de 'bejaarde' ongemotoriseerde verkeersdeelnemers die veertien jaar of ouder zijn, volgens een vaste causale verdeling van 50% door de eigenaar van het motorrijtuig vergoed dient te worden, tenzij er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Ook in het arrest Anja Kellenaers⁵⁹ werd de 50%-regel toegepast. De causale verdeling kan wel door de billijkheidscorrectie worden aangepast. Een extra billijkheidscorrectie kan derhalve vanwege de (uiteenlopende) mate van verwijtbaarheid gerechtvaardigd worden, bijvoorbeeld de achtergebleven geestelijke

⁵¹ Verbond van Verzekeraars. *Spoorboekje artikel 185 WVV*. Brochure. Den Haag: Verbond van Verzekeraars, p. 2.

⁵² Spier 2012, p. 161.

⁵³ HR 1 juni 1990, *NJ* 1991, 720 (*Ingrid Kolkman/Nationale Nederlanden*).

⁵⁴ De Haas & Hartlief 1998, p. 99.

⁵⁵ HR 31 mei 1991, *NJ* 1991, 721 (*Marbeth van Uitregt*).

⁵⁶ Spier 2010, p. 164.

⁵⁷ HR 30 maart 2007, *LJN* AZ7863, r.o. 3.7.

⁵⁸ HR 28 februari 1992, *NJ* 1993, 566 (*Iza-Vrerink*).

⁵⁹ HR 24 december 1993, *NJ* 1995, 236 (*Anja Kellenaers*).

en lichamelijke ontwikkeling van het slachtoffer, de ernst van het letsel of de hoge leeftijd dan wel de (mate) van invaliditeit van het slachtoffer.⁶⁰

Tot slot verdienen de regresnemers aandacht. Volgens het arrest Iza-Vrerink kunnen regresnemers niet profiteren van de 50%-regel. Later is deze regel door de Hoge Raad in het arrest Marloes de Vos⁶¹ en Saïd Hyati⁶² doorgetrokken tot de 100%-regel. Voor hen geldt het gewone artikel 6:101 BW-regime. Dit betekent dat eerst een causale verdeling dient te worden gemaakt waarbij wordt geabstraheerd van subjectieve omstandigheden als de leeftijd van het slachtoffer: de rechter dient te beoordelen in welke mate enerzijds het weggedrag van het ongemotoriseerde slachtoffer en anderzijds de wijze van rijden van het motorrijtuig gevaar voor het ontstaan van de aanrijding in het leven heeft geroepen.⁶³

3.4 Vangnet voor benadeelden in het wegverkeer

Met de komst van de WAM is tegelijkertijd in 1965 het Wbf opgericht. Dit fonds wordt door de Nederlandse motorrijtuigverzekeraars gefinancierd (artikel 24 lid 1 WAM) en dient als een vangnet voor mensen die door een verkeersongeval schade hebben geleden en hiermee niet terecht kunnen bij de verzekeraar. Het Wbf treedt dan op als verzekeraar.⁶⁴

Om als benadeelde een recht op schadevergoeding tegenover het Wbf geldend te maken, dient ten eerste vastgesteld te worden dat de schade toegebracht is door een ander motorrijtuig. Eigen verklaring is onvoldoende om aan te tonen dat de schade door een ander motorrijtuig is toegebracht. Getuigenverklaringen kunnen wel als bewijs dienen. Ook 'stille getuigen', zoals glasscherven of laksporen kunnen als bewijs dienen. Het is verstandig om de zichtbare schade te fotograferen. Indien de schade niet door een motorrijtuig is veroorzaakt, kan de benadeelde de schadevergoeding tegenover het Wbf niet geldend maken.⁶⁵ Ten tweede dient er sprake te zijn van een van de volgende gevallen:

- onbekende aansprakelijke personen, behorende bij onbekende motorrijtuigen;
- onverzekerde motorrijtuigen;
- schade toegebracht dóór een gestolen motorrijtuig;
- verzekerden wier de WA-schadeverzekeraar failliet gegaan is; of
- erkende gemoedsbezwaarden.

Indien de schade door een bekende aansprakelijke persoon is veroorzaakt, maar het motorrijtuig onverzekerd is, dient de benadeelde alvorens hij bij het Wbf terechtkan de aansprakelijke persoon tot betaling van de schadevergoeding te hebben aangemaand. De aanmaning kan met een gewone brief worden gedaan.⁶⁶ De brief bevat in ieder geval de plaats en datum van het verkeersongeval, de schade die door het verkeersongeval is ontstaan en een vordering tot schadevergoeding. Indien aan deze brief geen gehoor wordt gegeven, dan kan de benadeelde bij het Wfb een schadeclaim indienen. Wanneer de schade echter door een onbekende aansprakelijke persoon is veroorzaakt, heeft de benadeelde tot veertien dagen na de schade de tijd om aan te tonen dat hij alle mogelijke moeite heeft gedaan om achter

⁶⁰ Spier 2012, p. 170.

⁶¹ HR 2 juni 1995, NJ 1997, 700 (*Marloes de Vos*).

⁶² HR 5 december 1997, NJ 1998, 400 (*Saïd Hyati*).

⁶³ Spier 2012, p. 172.

⁶⁴ Bijlage C: Interview met dhr. M. Donker, teamleider buitenlandzaken bij DAS Rechtsbijstand.

⁶⁵ Ktr. 's-Gravenhage 6 mei 1999, VR 1999, 212.

⁶⁶ Rb. Leeuwarden 17 juni 1971, VR 1973, 72.

de identiteit van de aansprakelijke persoon te komen die de schade heeft veroorzaakt, bijvoorbeeld door een politieaangifte, buurtonderzoek of advertentie.⁶⁷

Tot slot wordt door het Wbf naast materiële schade ook immateriële schade vergoed. Schade aan personen wordt tot € 5.600.000 vergoed en schade aan zaken tot € 1.120.000, artikel 26 lid 1 en 22 WAM jo. 2 lid 1 Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Bij materiële schade veroorzaakt door een onbekende aansprakelijke persoon heeft de benadeelde tevens een eigen risico van € 250,-. Claims kunnen schriftelijk of via de website www.wbf.nl worden ingediend. Wel wordt bij het indienen van een schadeclaim door het Wbf een schade-expert ingeschakeld. De schade-expert stelt de hoogte van de schade vast en beoordeelt of de schade door een motorrijtuig is veroorzaakt.

3.5 Schadeafwikkeling

In paragraaf 3.5 worden de mogelijkheden weergegeven om de aansprakelijke partij of diens verzekeraar aansprakelijk te stellen voor de geleden materiële zaakschade.

3.5.1 Huidige werkwijze DAS Rechtsbijstand

Middels een interview met de heer M. Koç en de heer M. Donker is inzicht verkregen in de huidige werkwijze van DAS.

Direct na een aanrijding dient samen met de tegenpartij het Europees schadeformulier⁶⁸ volledig ingevuld en ondertekend te worden. Op dit formulier staan de gegevens van de partijen vermeld en de toedracht van het auto-ongeluk. Om de tegenpartij succesvol aansprakelijk te kunnen stellen, moet de benadeelde bewijs verzamelen. Ingevolge artikel 150 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (hierna Rv) is de benadeelde verplicht om bewijs te leveren. Een bewijs kan onder meer bestaan uit: onafhankelijke getuigenverklaringen, foto's van de plek van het ongeval, foto's van schade aan het motorrijtuig, proces-verbaal van de politie en schriftelijke documenten zoals reparatiefacturen. De onafhankelijke getuigenverklaring is niet verplicht, mits de wederpartij op het schadeaangifteformulier aangeeft dat hij aansprakelijk is voor de schade. Enkel een proces-verbaal van de politie is niet voldoende bewijs, omdat de politie het verkeersongeval niet heeft zien gebeuren.⁶⁹ Je kunt wel bewijskracht ontleen aan een politierapport als er een verkeersongevallenanalyse is verricht.

Cliënten met een DAS verzekering kunnen digitaal via www.das.nl een claim indienen. Hierna wordt de zaak door een jurist in behandeling genomen. De jurist beoordeelt aan de hand van de door de cliënt geleverde stukken of de zaak haalbaar is. Tijdens de beoordeling kan de jurist het nodig achten om een onafhankelijke schade-expert in te schakelen.⁷⁰ De schade-expert stelt de hoogte van de claim vast. Als de zaak haalbaar is, worden op grond van het kenteken de gegevens van de verzekeraar achterhaald, zodat de verzekeraar middels een sommatiebrief⁷¹ schriftelijk aansprakelijk gesteld kan worden voor de materiële zaakschade.⁷² De verzekeraar is de risicodragers, en kan binnen veertien dagen akkoord gaan met het gevraagde schadebedrag, een tegenbod doen of beslissen om niet te

⁶⁷ Waarborgfonds Motorverkeer. *Schadevergoeding van het Waarborgfonds Motorverkeer*. Brochure. Rijswijk: Auteur.

⁶⁸ Bijlage E: Europees Schadeformulier.

⁶⁹ Bijlage D: Interview met dhr. M. Koç, jurist personenschade bij DAS Rechtsbijstand.

⁷⁰ Bijlage C: Interview met dhr. M. Donker, teamleider buitenlandzaken bij DAS Rechtsbijstand.

⁷¹ Bijlage F: Modelbrief aansprakelijk stellen verzekeraar.

⁷² Bijlage D: Interview met dhr. M. Koç, jurist personenschade bij DAS Rechtsbijstand.

onderhandelen.⁷³ Bij een tegenbod ontstaat meestal een onderhandelingsfase. Indien de tegenpartij niet wil onderhandelen, wordt de cliënt geadviseerd over de haalbaarheid van de schadeclaim in een gerechtelijke procedure. Binnen DAS en Onlaw Lawfirm locatie Amsterdam worden zaken in beginsel buitenrechtelijk afgedaan.⁷⁴ In Nederland is er niet veel discussie omtrent de aansprakelijkheid omdat de jurisprudentie op dit punt duidelijk is. Om die reden wordt de aansprakelijkheid vaak erkend door de verzekeringsmaatschappij, zodat de discussie zich toespitst op de schade.⁷⁵

3.5.2 Bodemprocedure

Wordt de aansprakelijkheid niet erkend, dan kan na de sommatiebrief een bodemprocedure worden gestart.⁷⁶ De wet Rv kent twee procedures: de dagvaardingsprocedure en de verzoekschriftprocedure. De hoofdregel is dat een procedure met een dagvaarding start, tenzij de wet uitdrukkelijk de verzoekschriftprocedure voorschrijft, artikel 78 jo. 261 Rv. Indien het gaat om een onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW) dan wordt de procedure gestart middels een dagvaarding. Vervolgens dient de absolute competentie vastgesteld te worden. De hoofdregel is dat de rechtbank in eerste aanleg bevoegd is, tenzij de wet anders bepaalt, artikel 42 wet RO. Hierna moet worden beoordeeld of de sector civiel of kanton bevoegd is. De hoofdregel is dat de sector civiel bevoegd is, tenzij de sector kanton bevoegd is, artikel 93 sub a t/m d Rv. Zaken onder de € 25.000 of aardzaken vallen onder het team kanton. Tot slot dient de relatieve competentie vastgesteld te worden. De hoofdregel is dat de rechter van de woonplaats van de gedaagde bevoegd is, tenzij de wet anders bepaalt, artikel 99 lid 1 Rv. In artikel 100-110 Rv worden de uitzonderingen genoemd. Bij onrechtmatige daadszaken is ingevolge artikel 102 Rv mede bevoegd de rechter van de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan.

De meest eenvoudige vorm van de dagvaardingsprocedure is als volgt: dagvaarding, conclusie van antwoord, comparitie na antwoord, eventueel repliek/dupliek en tot slot het vonnis. Elke dagvaardingsprocedure begint met een dagvaarding, artikel 45 jo. 111 Rv. De eiser verstrekt twee exemplaren (het origineel en een kopie) van de dagvaarding aan de deurwaarder. Vervolgens wordt de dagvaarding door de deurwaarder aan de gedaagde partij betekend, artikel 45 e.v. Rv. Bij het betekenen van de dagvaarding vult de deurwaarder de dag en het tijdstip van de eerste rolzitting op de dagvaarding in. Nadat de dagvaarding aan de gedaagde partij is betekend retourneert de deurwaarder de originele dagvaarding aan de eisende partij. De eisende partij moet vervolgens de originele dagvaarding, voorafgaand aan de in de dagvaarding vermelde roldatum, indienen bij de rechtbank, artikel 125 lid 2 Rv. Vervolgens moeten de partijen bij de eerste roldatum verschijnen. Indien de gedaagde partij bij de eerste roldatum niet verschijnt, verleent de rechter verstek. De gedaagde die bij verstek is veroordeeld, kan daartegen binnen vier weken in verzet, artikel 143 lid 1 en 2 Rv. Indien de gedaagde partij wel bij de eerste roldatum is verschenen, krijgt de gedaagde partij de gelegenheid om binnen zes weken een conclusie van antwoord in te dienen, artikel 128 lid 2 Rv. Dit verweerstuk wordt door de advocaat van de gedaagde op de wekelijkse rolzitting ingediend. Vervolgens vindt de comparitie na antwoord plaats, artikel 131 jo. 87 en 88 Rv. Alle partijen moeten dan bij de rechtbank verschijnen samen met hun advocaat. De rechtbank stelt tijdens de zitting vragen aan de partijen, vormt een oordeel en zal proberen om beide

⁷³ DAS. (z.d.). *Hoe gaat onze verkeersrechtsspecialist voor u aan de slag*. Geraadpleegd op 5 maart 2016, van <https://www.das.nl/ongeval/materiele-schade-verhalen>.

⁷⁴ Bijlage D: Interview met dhr. M. Koç, jurist personenschade bij DAS Rechtsbijstand.

⁷⁵ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

⁷⁶ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

partijen te laten schikken.⁷⁷ Indien een schikking niet mogelijk is, zal de rechter een uitspraak doen, artikel 229 jo. 230 Rv. Het kan een tussenvonnis zijn of een eindvonnis. Bij een tussenvonnis kan de rechter een deskundige benoemen, een getuigenverhoor inlassen of bijvoorbeeld een bewijsopdracht geven. Bij een eindvonnis doet de rechter meteen een uitspraak. Een dergelijke procedure duurt tussen de acht maanden en anderhalf jaar, afhankelijk van de vraag of deskundigen etc. moeten worden benoemd.⁷⁸

Na het vonnis hebben de partijen, indien de vordering meer dan € 1.750 bedraagt, de mogelijkheid om binnen drie maanden in hoger beroep te gaan, artikel 332 lid 1 Rv. Na de uitspraak van het gerechtshof kan de eiser/verweerder binnen drie maanden in cassatie bij de Hoge Raad, artikel 398 jo. 402 lid 1 Rv.

3.5.3 Kortgedingprocedure

Bij zaakschade is het mogelijk om via een kortgedingprocedure voorschot op de schadevergoeding te vorderen.⁷⁹ Wel dient een spoedeisend belang aanwezig te zijn (artikel 254 lid 1 Rv) en de zaak geschikt te zijn voor een kort geding (artikel 256 Rv). Het laatste betekent dat de feiten duidelijk moeten zijn. Indien de feiten ingewikkeld zijn, is de zaak niet geschikt voor een kortgedingprocedure.

Ten eerste wordt door de advocaat van de eiser een conceptdagvaarding opgesteld en verzonden aan de voorzieningenrechter met het verzoek een datum en tijdstip voor de mondelinge behandeling vast te stellen. Bij zaken onder de € 25.000 is bovendien ook de kantonrechter bevoegd en mag de eiser kiezen, artikel 254 lid 1 en 5 Rv jo. 50 Wet RO. Vervolgens wordt door de rechter de datum en het tijdstip vastgesteld. Door de advocaat van de eiser wordt de datum en het tijdstip op de dagvaarding ingevuld en naar de deurwaarder verzonden, zodat de deurwaarder de dagvaarding aan de gedaagde kan betekenen.⁸⁰ De advocaat van de eisende partij neemt de betekende dagvaarding vervolgens mee naar de mondelinge behandeling. Op de mondelinge behandeling kunnen de advocaten hun vordering en verweer toelichten. Tijdens de mondelinge behandeling onderzoekt de rechter tevens welke oplossingsmethode toegepast kan worden, bijvoorbeeld mediation, schikking of een uitspraak van de rechter. Tot slot zal de rechter binnen twee weken een uitspraak doen. Die uitspraak is een voorlopig oordeel.

De gedaagde die tijdens de mondelinge behandeling bij verstek is veroordeeld, kan binnen vier weken in verzet bij de voorzieningenrechter, artikel 259 Rv. Hoger beroep tegen een vonnis in kort geding moet binnen vier weken na de dag van de uitspraak middels een dagvaarding bij het gerechtshof worden ingesteld, artikel 339 lid 2 Rv. Cassatie tegen het arrest van het gerechtshof dient binnen acht weken na de dag van de uitspraak ingesteld te worden, artikel 402 lid 2 Rv.

3.5.4 Arbitrage

Op 2 juni 2014 kwam de Wet herziening Arbitragerecht tot stand.⁸¹ Deze wet trad op 1 januari 2015 in werking. Arbitrage is een vorm van particuliere

⁷⁷ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

⁷⁸ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

⁷⁹ De Rechtspraak. (z.d.). *Zaakschade*. Geraadpleegd op 9 maart 2016, van <https://www.rechtspraak.nl/Uw-Situatie/Onderwerpen/Schade-en-aansprakelijkheid/Paginas/Zaakschade.aspx>.

⁸⁰ De gedaagde kan in persoon procederen of vertegenwoordigd door een advocaat. Hij mag echter niet worden vertegenwoordigd door een gemachtigde die geen advocaat is, artikel 255 lid 1 Rv.

⁸¹ *Stb.* 2014, 200.

geschillenbeslechting, waarbij het geschil zonder tussenkomst van de rechter wordt opgelost, artikel 1020-1076 Rv. Een voordeel van arbitrage is dat met voortvarendheid een inhoudelijk oordeel kan worden gegeven, omdat deskundigen als particuliere rechter optreden. Een nadeel is dat zij op uurbasis werken en een uurtarief in rekening brengen. De keuze om een geschil niet aan de overheidsrechter voor te leggen, is aan de partijen zelf.

Nationaal wordt arbitrage vooral gebruikt in geschillen in de bouw (Raad van Arbitrage voor de Bouw) en in handelsgeschillen tussen ondernemers.⁸² Volgens de heren A. Öntaş⁸³ en M. Donkers⁸⁴ wordt arbitrage bij verkeersongevallen niet toegepast. Daarom wordt een nadere toelichting omtrent het arbitrageprocedure achterwege gelaten.

3.5.5 Mediation

Mediation is een vorm van bemiddeling in conflicten, waarbij een neutrale bemiddelingsdeskundige, de mediator, de onderhandelingen tussen partijen begeleidt, teneinde vanuit hun werkelijke belangen tot gezamenlijk gedragen en voor ieder van hen optimale resultaten te komen.⁸⁵ Een voorwaarde om het geschil middels mediation op te lossen, is dat beide partijen zich bereid moeten verklaren om het geschil middels onderhandelen op te lossen. Veel mediationtrajecten worden binnen 1 tot 3 maanden afgerond.⁸⁶ Daarnaast kent een mediationtraject veel voordelen ten opzichte van een gerechtelijke procedure.⁸⁷ Globaal verloopt een mediationtraject in vijf fasen: de voorbereidingsfase, de openingsfase, de exploratiefase, de onderhandelingsfase en de afrondingsfase.⁸⁸

In de praktijk kan voor of tijdens de gerechtelijke procedure voor mediation worden gekozen. Volgens de heer Öntaş is een zaak voor mediation geschikt indien de aansprakelijkheid vaststaat en de partijen instemmen met mediation. Hij heeft echter in zijn praktijk geen ervaring met mediation.⁸⁹ Als tijdens de gerechtelijke procedure voor mediation wordt gekozen, wordt de gerechtelijke procedure door de rechter tijdelijk stilgelegd. Die procedure wordt afgesloten indien mediation met succes wordt afgerond of voortgezet als een van de partijen met mediation wil stoppen of als beide partijen samen er niet uitkomen.⁹⁰

Nadat besloten is om het geschil middels mediation op te lossen, dient via de website www.rechtsbijstand.nl een mediator gekozen te worden (voorbereidingsfase). Nadat de mediator is gekozen, neemt de mediator telefonisch contact op met de partijen om een afspraak te maken. Tijdens de eerste bijeenkomst bespreekt de mediator de mediationregels en de inhoud van het mediationvoorstel

⁸² *Kamerstukken II* 2012/13, 33 611, nr. 3, p. 2.

⁸³ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

⁸⁴ Bijlage C: Interview met dhr. M. Donker, teamleider buitenlandzaken bij DAS Rechtsbijstand.

⁸⁵ Brenninkmeijer 2005, p. 6.

⁸⁶ De Rechtspraak. (z.d.). *Procedure mediation naast rechtspraak*. Geraadpleegd op 9 maart 2016, van <https://www.rechtspraak.nl/Hoe-werkt-het-recht/mediation-naast-rechtspraak/Procedure-meditation-naast-rechtspraak/Paginas/default.aspx#92d91641-e1f0-489c-91ca-452eb45225c01>.

⁸⁷ Bijlage H: Voordelen mediation.

⁸⁸ Vreugdenhil 2005, p. 148.

⁸⁹ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

⁹⁰ De Rechtspraak. (z.d.). *Procedure mediation naast rechtspraak*. Geraadpleegd op 9 maart 2016, van <https://www.rechtspraak.nl/Hoe-werkt-het-recht/mediation-naast-rechtspraak/Procedure-meditation-naast-rechtspraak/Paginas/default.aspx#92d91641-e1f0-489c-91ca-452eb45225c01>.

(openingsfase). Vervolgens wordt door de partijen een mediationovereenkomst ondertekend. Hierna nodigt de mediator de partijen uit om ieder hun visie op het conflict te vertellen (exploratiefase).⁹¹ Daarna wordt tussen de partijen gebrainstormd over de mogelijke oplossingen (onderhandelingsfase) en toetst de mediator of de oplossingen in de praktijk haalbaar zijn. Tot slot worden door de mediator in een vaststellingsovereenkomst (artikel 7:900 BW) de aspecten waarover overeenstemming is bereikt, vastgelegd (af rondingsfase) en door de partijen ondertekend.

⁹¹ Vreugdenhil 2005, p. 186.

4 Verkeersaansprakelijkheid en schadeafwikkeling naar Turks recht in Turkije

Hoofdstuk 4 behelst het verkeersaansprakelijkheidsrecht en het proces van schadeafwikkeling naar Turks recht. Ten eerste wordt de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası) behandeld (paragraaf 4.1). Vervolgens wordt de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad toegelicht (paragraaf 4.2). Hierna wordt de rol van het Wbf (Guvence Hesabi) uiteengezet (paragraaf 4.3). Tot slot worden de mogelijkheden weergegeven om de aansprakelijke partij of diens verzekeraar aansprakelijk te stellen voor de geleden materiële zaakschade (paragraaf 4.4).

4.1 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Op 18 oktober 1983⁹² is de Wegenverkeerswet (Karayolları Trafik Kanunu) (hierna KTK) in werking getreden. Deze wet verplicht de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. In een lagere regelgeving⁹³ is door de staatssecretaris van Financiën (Hazine Müsteşarlığı) in 2014 de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen vastgesteld en op 14 mei 2015⁹⁴ is de herziene regelgeving, 'Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları' in werking getreden. Deze regelgeving omvat algemene voorwaarden voor de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering.

4.1.1 De verzekeringsplicht

Ingevolge artikel 3 jo. 91 KTK is de eigenaar⁹⁵ van een motorrijtuig⁹⁶, de koper onder eigendomsvoorbehoud of de houder die voor een langere periode een motorrijtuig huurt, verplicht een verzekering voor het motorrijtuig af te sluiten. De verzekering is alleen verplicht als met het motorrijtuig op een weg⁹⁷ wordt gereden. Voor deze verzekering is de eigenaar of de huurder verplicht premie te betalen. De premie van de verzekering kan niet in termijnen worden afgelost, tenzij de verzekeringsovereenkomst anders bepaalt, artikel 4 lid 1 besluit Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik jo. 1430 Turk Ticaret Kanunu (hierna TTK). Nadat de premie is betaald, kan de verzekeraar aansprakelijk worden gesteld voor eventuele schade ontstaan na het verkeersongeval.⁹⁸

De verzekeringsplicht geldt echter niet als het motorrijtuig buiten gebruik wordt gesteld en gehouden door plaatsing van het motorrijtuig buiten een weg. Wel dient de eigenaar het motorrijtuig middels een verzoekschrift te schorsen bij de RDW (Trafik Tescil şube müdürlüğü), artikel 41 sub a KTK. Ook geldt de verzekeringsplicht niet voor motorrijtuigen zoals brommers, bromfietsen, scooters en quads met een maximum van 50 cc cilinderinhoud van de motor, een maximum constructiesnelheid van 45 km/h en een maximum massa van 350 kilogram, artikel 3 jo. 103 KTK. Indien met deze motorrijtuigen een verkeersongeval wordt veroorzaakt, is niet het Wbf maar de aansprakelijke persoon aansprakelijk voor de schade.

⁹² Resmi Gazete, 1983, 18195.

⁹³ Neemt geen plaats in de hiërarchie, maar valt onder een contract.

⁹⁴ Resmi Gazete, 2015, 29355.

⁹⁵ De eigenaar is degene die via een overdracht de eigenaar van het motorrijtuig is geworden.

⁹⁶ Auto, taxi, minibus taxi, minibus, bus, bestelwagen, vrachtwagen, tractor, tram, artikel 3 Karayolları Trafik Yönetmeliği.

⁹⁷ De openbare weg, bruggen en gebieden, artikel 3 KTK.

⁹⁸ Yilmaz 2014, p. 1024.

Ingevolge artikel 91 lid 5 KTKT is het verboden om zonder een verzekering deel te nemen aan het verkeer. De boete bedraagt ₺ 92,-, indien niet binnen vijftien dagen wordt betaald. Als de boete binnen vijftien dagen wordt betaald, is de hoogte van de boete ₺ 69,-. Volgens de Turkse Bond van Verzekeraars (Türkiye Sigorta Birliği) reden er in oktober 2015 3.8 miljoen onverzekerde motorrijtuigen op de weg.⁹⁹

4.1.2 De schadeverzekeraar

Ingevolge artikel 101 lid 1 KTK dient de verzekering gesloten te worden bij een bevoegde verzekeraar. De bevoegde verzekeraars worden door de staatssecretaris van Financiën vastgesteld.¹⁰⁰ De staatssecretaris van Financiën verleent op aanvraag aan de verzekeraar een vergunning in de branche 'Karayolu Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortası'¹⁰¹, zodat de verzekeraar in Turkije de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen kan aanbieden. Per 1 januari 2016 is de verzekeraar verplicht om per persoon ₺¹⁰² 310.000 en per ongeval ₺ 1.550.000 dekking te bieden voor de gezondheidskosten. Bij lichamelijke letselschade en/of overlijden worden de bovenstaande dekkingsbedragen gehanteerd. Bij schade aan zaken zijn verzekeraars verplicht om per motorrijtuig ₺ 31.000 en per ongeval ₺ 62.000 dekking te bieden, volgens het besluit Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik. Opmerkelijk is dat alleen materiële schade wordt vergoed.¹⁰³ Immateriële schade wordt door de verzekeraar niet vergoed, artikel 92 sub f KTK. Daarnaast biedt de verzekering geen dekking voor schade aan het eigen motorrijtuig, tenzij er een cascoverzekering is afgesloten. Het besluit cascoverzekering voor motorrijtuigen (Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları) onderscheidt in artikel A.I. sub e vier cascoverzekeringen: de beperkte casco, de normale casco, de uitgebreide casco en de volledige casco. Het besluit bepaalt niet welke soort schade onder welke cascoverzekering valt. De verzekeringsnemer en de verzekeraar hebben de vrijheid om de overeenkomst naar eigen inzicht vast te stellen.

4.1.3 Het eigen recht van de benadeelde

Ingevolge artikel 97 KTK jo. 1478 TTK heeft ook de Turkse benadeelde een 'eigen recht' op schadevergoeding. Om het eigen recht in te kunnen roepen, moet er aan twee voorwaarden worden voldaan. Ten eerste dient er een geldige verzekeringsovereenkomst te zijn tussen de aansprakelijke persoon en diens verzekeraar en ten tweede dient er sprake te zijn van een onrechtmatige daad op grond van artikel 49 Türk Borçlar Kanunu (hierna TBK).¹⁰⁴

Vervolgens dient de verzekeraar schriftelijk aansprakelijk gesteld te worden middels een sommatiebrief voor de geleden materiële zaakschade. Deze brief bevat tevens de volgende documenten:

- de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen;
- de naam van de verzekeringsmaatschappij;
- het polisnummer;

⁹⁹ Türkiye Sigorta Birliği. (2016). *Trafik kazasında Avrupa'da ilk sıralarda, sigorta priminde ise son sıralardayız*. Geraadpleegd op 2 april 2016, van <http://www.tsb.org.tr/Default.aspx?pageID=409&srch=sigortas%C4%B1z&nID=7355&NewsCatID=329>.

¹⁰⁰ Yilmaz 2014, p. 989.

¹⁰¹ Resmi Gazete, 2007, 26579.

¹⁰² Valutateken van de Turkse lira. De koers van de Turkse lira is EUR/TRY 3,2903.

Geraadpleegd op 27 mei 2016, van http://www.valuta.nl/turkse_lira.

¹⁰³ Yilmaz 2014, p. 1003.

¹⁰⁴ Yilmaz 2014, p. 1081.

- het proces-verbaal van het verkeersongeval;
- het adres van de garage waar de auto van de benadeelde wordt of zal worden gerepareerd;
- expertiserapport autoschade; en
- de reparatiefacturen.¹⁰⁵

De verzekeraar heeft vijftien dagen de tijd om op de sommatiebrief te reageren. Indien de verzekeraar geen antwoord geeft op de sommatiebrief, kan de benadeelde op grond van artikel 97 KTK de verzekeraar dagvaarden of een beroep doen op arbitrage. In sommige gevallen is verhaal op de verzekeraar echter niet mogelijk. In dat geval kan het Turkse Wbf onder voorwaarden een oplossing bieden, waarover meer in paragraaf 4.3.

4.1.4 Verjaringstermijn en stuiting

Voor ongevallen tussen motorrijtuigen kent de KTK een verjaringstermijn van twee jaar, artikel 100 jo. 109 KTK. Deze termijn begint te lopen vanaf het moment dat de benadeelde zowel met de schade als met de daarvoor aansprakelijke persoon bekend is geworden.

De KTK regelt niet de stuitingsmogelijkheden. Hiervoor dient de algemene wet TBK geraadpleegd te worden. De TBK maakt geen onderscheid om de verjaringstermijn in rechte of buiten rechte te stuiten. Ingevolge artikel 154 lid 1 en 2 TBK kan de verjaringstermijn worden gestuit, door handelingen van de aansprakelijke persoon of door het starten van een gerechtelijke procedure of arbitrage. Een handeling van de aansprakelijke persoon is bijvoorbeeld als de aansprakelijke persoon de schuld erkent.¹⁰⁶ De erkenning van de schuld kan mondeling of schriftelijk plaatsvinden. Een mondelinge verklaring moet wel voor de rechter geschieden. Indien de schuldenaar zijn schuld gedeeltelijk erkent, geldt de verjaring alleen voor dat gedeelte. Daarnaast kan de verjaringstermijn worden gestuit door middel van een gerechtelijke procedure of door arbitrage. De stuiting kan eindigen op het moment dat de aansprakelijke persoon zich niet houdt aan zijn schriftelijke of mondelinge verklaring of als de benadeelde afziet van het aanspannen van een gerechtelijke procedure of arbitrage. Op het moment dat de stuiting eindigt, begint de verjaringstermijn weer te lopen vanaf het moment dat deze was gestopt. Er begint dus geen nieuwe verjaringstermijn van twee jaar te lopen.

4.2 Verkeersongeval en aansprakelijkheid: hâksiz fiil

Indien het verkeersongeval tussen twee motorrijtuigen heeft plaatsgevonden, wordt de aansprakelijkheid beheerst door de onrechtmatige daad, artikel 49 TBK. Ook een verkeersongeval tussen een gemotoriseerde verkeersdeelnemer en een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer (voetganger of fietser) wordt beheerst door artikel 49 TBK. De Turkse wetgeving biedt geen bescherming voor zwakke verkeersdeelnemers.

Op grond van artikel 49 TBK dient voor de aansprakelijkheid voldaan te zijn aan vier eisen: onrechtmatige daad (hâksiz fiil), toerekenbaarheid van de gedraging aan de dader (failin kusuru), schade (zarar) en causaal verband tussen de gedraging en schade (zarar ile failin davranışı arasındaki illiyet bağı). Indien niet wordt voldaan aan de gestelde eisen of een geslaagd beroep kan worden gedaan op een rechtvaardigingsgrond, is er geen sprake van een onrechtmatige daad, artikel 63 TBK. De wettelijke rechtvaardigingsgronden zijn: overmacht (artikel 26 lid 1 TCK),

¹⁰⁵ Gökcan 2009, p. 398.

¹⁰⁶ Yilmaz 2014, p. 579.

noodweer (artikel 25 TCK), uitvoering wettelijk voorschrift (artikel 24 lid 1 TCK) of uitvoering ambtelijk bevel (artikel 24 lid 2 TCK).

Ten eerste moet er sprake zijn van een onrechtmatige gedraging of nalaten jegens de benadeelde. Een gedraging of nalaten is onrechtmatig indien er sprake is van een inbreuk op een recht. Van een inbreuk op een recht is sprake als het gaat om een inbreuk op persoonlijkheidsrechten, een inbreuk op eigendomsrechten of een inbreuk op auteursrechten.¹⁰⁷ Daarnaast is een gedraging of nalaten onrechtmatig indien het in strijd is met een formele wettelijke plicht. Ook een doen of nalaten in strijd met het ongeschreven recht, kan een onrechtmatige daad opleveren. Volgens mevrouw Uç heeft de Hoge Raad, in tegenstelling tot de Hoge Raad in Nederland, geen algemene betamelijkheidsregels/criteria vastgesteld, waardoor er niet verwezen kan worden naar relevante vaste jurisprudentie.

Ten tweede dient de onrechtmatige gedraging aan de dader toerekenbaar te zijn. Ingevolge artikel 50 TBK dient de benadeelde te bewijzen dat de daad aan de dader is toe te rekenen. Een onrechtmatige gedraging is aan de dader toerekenbaar, indien de gedraging te wijten is aan zijn schuld (kusur/taksir) artikel 49 TBK, tenzij de dader een beroep kan doen op een schulduitsluitingsgrond. De wettelijke schulduitsluitingsgronden zijn: een onbevoegd gegeven ambtelijk bevel (artikel 24 TCK), noodweerexces (artikel 25 TCK), psychische ziekte (artikel 32 TCK) of doofstom (artikel 33 TCK).¹⁰⁸ Schuld kan zowel bewust als onbewust zijn.¹⁰⁹ Bewuste schuld is dat de dader de gevolgen van zijn gedrag wel voorzag, maar lichtzinnig meende dat dit wel mee zou vallen. Wel is de dader zich ervan bewust dat zijn gedraging in strijd is met de wet. Bij onbewuste schuld gaat het om een gedrag waarbij de dader de gevolgen niet had kunnen voorzien. Hij is zich er niet van bewust dat zijn gedraging in strijd is met de wet.¹¹⁰ Daarnaast dient inzake de toerekenbaarheid opgemerkt te worden dat als de bestuurder een beroerte (herseneninfarct of een hersenbloeding), een hartaanval of een plotselinge daling van de bloeddruk krijgt tijdens het besturen van het motorrijtuig, de gedraging niet onrechtmatig is. Wel dient bewezen te worden dat de onrechtmatige gedraging door een beroerte of door de daling van de bloeddruk is ontstaan, artikel 86 lid 1 KTK.

Ten derde moet er schade zijn ontstaan. Artikel 53 jo. 54 TBK bevat de materiële schade en artikel 56 TBK de immateriële schade. De materiële schade omvat vermogensschade (geleden verlies en gederfde winsten), overlijdensschade (begrafeniskosten en ziekenhuiskosten) en lichamelijke letselschade (ziekenhuiskosten, geleden verlies en gederfde winsten). In beginsel worden de materiële kosten volledig vergoed, tenzij de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde kan worden toegerekend. Immateriële schade betreft pijn en verdriet en wordt slechts billijk vergoed. Tot slot dient er een causaal verband te zijn tussen de onrechtmatige gedraging en de schade.

Indien aan de bovenstaande eisen wordt voldaan, is er sprake van een onrechtmatige daad en bestaat op grond van artikel 49 TBK een schadevergoedingsplicht. In paragraaf 4.4.1 wordt stapsgewijs uitgelegd hoe de verzekeraar aansprakelijk kan worden gesteld.

¹⁰⁷ Gökcan 2009, p. 31.

¹⁰⁸ Turabi 2013, p. 267.

¹⁰⁹ Uygur 2012, p. 407.

¹¹⁰ Uygur 2012, p. 408.

4.2.1 Verjaringstermijn en stuiting

De algemene verjaringstermijn van vorderingen tot schadevergoeding bedraagt ingevolge artikel 72 TBK twee jaar. Deze termijn begint te lopen vanaf het moment dat de benadeelde zowel met de schade als met de daarvoor aansprakelijke persoon bekend is geworden. Als de benadeelde bijvoorbeeld de aansprakelijke persoon niet kan achterhalen, verjaart de vordering tot schadevergoeding na tien jaar.¹¹¹ Om te voorkomen dat de vordering verjaart, dient door de benadeelde de verjaringstermijn gestuit te worden, artikel 154 TBK. Meer over de stuiting is te vinden in paragraaf 4.1.4.

4.3 Vangnet voor benadeelden in het wegverkeer

Het Turkse Wfb is op 14 juni 2007 opgericht.¹¹² Dit fonds wordt ingevolge artikel 14 lid 3 Verzekeringswet (Sigortacılık Kanunu) door de Turkse motorrijtuigverzekeraars gefinancierd.

Om bij het Turkse Wbf een recht op schadevergoeding geldend te maken, dient ten eerste vastgesteld te worden dat de schade aan het motorrijtuig door een ander motorrijtuig is toegebracht. Tevens moet de schade aan het motorrijtuig op het Turkse grondgebied zijn veroorzaakt. Vervolgens moet op grond van artikel 14 lid 3 Verzekeringswet sprake zijn van een van de volgende gevallen:

- onbekende aansprakelijke personen, behorende bij onbekende motorrijtuigen;
- onverzekerde motorrijtuigen;
- verzekerden van wie de verzekeraar failliet is gegaan;
- verzekerden van wie de verzekeraar geen vergunning heeft; en
- schade die door afpersing of diefstal van het motorrijtuig is veroorzaakt.

Het Wbf biedt alleen per persoon ₺ 310.000 en per ongeval ₺ 1.550.000 dekking aan lichamelijke letselschade. Overlijdensschade, zaakschade of immateriële schade wordt door het Wbf niet vergoed.¹¹³ Ook schade aan geparkeerde motorrijtuigen die door een ander motorrijtuig is veroorzaakt, wordt door het Wbf niet vergoed.¹¹⁴

Claims bij het Wbf moeten schriftelijk en binnen de tweejarige verjaringstermijn worden ingediend. De claim bevat in ieder geval de volgende documenten:

- gewaarmerkte kopie van het proces-verbaal
- expertiserapport
- medisch dossier
- mocht de rechter uitspraak hebben gedaan, de rechterlijke uitspraak
- kopie van de polis

4.4 Schadeafwikkeling

In paragraaf 4.4 worden de mogelijkheden weergegeven om de aansprakelijke partij of diens verzekeraar aansprakelijk te stellen voor de geleden materiële zaakschade.

4.4.1 Huidige werkwijze Onlaw Lawfirm te Istanbul

Om de huidige werkwijze binnen Onlaw Lawfirm te Istanbul uiteen te zetten, zijn de heer Doğan en mevrouw Uç geïnterviewd.

¹¹¹ Zevkliler 2013, p. 579.

¹¹² Resmi Gazete. 2007, 26594.

¹¹³ Yilmaz 2014, p. 987.

¹¹⁴ Yilmaz 2014, p. 987.

Bij een verkeersongeval waarbij alleen materiële schade aan het motorrijtuig is ontstaan, dient ten eerste het Europees schadeformulier¹¹⁵ (Kaza Tespit Tutanağı) ingevuld en ondertekend te worden door de partijen. Het schadeformulier is hetzelfde als het Nederlandse schadeformulier, omdat Turkije bij het groene kaartsysteem is aangesloten. Vervolgens is de benadeelde verplicht om bewijs te verzamelen, artikel 190 lid 1 Hukuk Muhakemeleri Kanunu (hierna HMK). Als wettig bewijsmiddel worden erkend: foto's van de plek van het ongeval, foto's van materiële schade aan de auto en het proces-verbaal van de politie. Opgemerkt dient te worden dat het proces-verbaal van de politie een wettig bewijsmiddel is en een getuigenverklaring niet.¹¹⁶ Indien de tegenpartij de aansprakelijkheid heeft erkend, hoeft de politie niet te komen. Indien er discussie ontstaat, dient de politie wel te komen, zodat een proces-verbaal kan worden opgesteld. Dit proces-verbaal is een wettig bewijsmiddel. Naast het proces-verbaal is een verkeersongevallenanalyse ook een wettig bewijsmiddel.

In tegenstelling tot in Nederland heb je in Turkije niet de mogelijkheid om een rechtsbijstandverzekering af te sluiten. Hierdoor moet de benadeelde een advocaat in de arm nemen. Nederlandse dossiers worden doorgaans via DAS bij de heer Öntaş neergelegd, omdat de verzekeraars op aanschrijvingen vanuit DAS niet reageren en hierdoor met de verzekeraar niet kan worden onderhandeld. Vervolgens stuurt de heer Öntaş het dossier inclusief de bijlagen naar Onlaw Lawfirm te Istanbul. De bijlagen betreffen de volgende stukken:

- het proces-verbaal van het ongeval
- kopie kentekenbewijs
- kopie rijbewijs
- foto's plaats van het ongeval
- foto's schade aan het motorrijtuig
- het expertiserapport autoschade

Hierna wordt door een van de advocaten de zaak inhoudelijk onderzocht en beoordeeld of er gegevens of bescheiden ontbreken. Indien dit het geval is, wordt met de heer Öntaş gecommuniceerd, zodat hij DAS en/of de benadeelde kan mededelen welke gegevens of bescheiden nog aangeleverd moeten worden. Nadat de bovenstaande documenten zijn verzameld, stelt de advocaat middels een schriftelijke sommatiebrief de verzekeraar van de aansprakelijke persoon aansprakelijk voor de geleden schade. De verzekeraar dient vervolgens binnen vijftien werkdagen op de sommatiebrief te reageren. Volgens mevrouw Uç reageert 95% van de verzekeraars niet op de sommatiebrief, omdat de verzekeraars ervan op de hoogte zijn dat een gerechtelijke procedure jaren in beslag kan nemen.¹¹⁷ Na vijftien werkdagen gewacht te hebben, kan ervoor gekozen worden om naar de rechter of naar de arbiter te stappen. Bij Onlaw Lawfirm locatie Istanbul worden materiële zaakschades middels een arbitrageprocedure afgedaan.

4.4.2 Bodemprocedure

Indien de verzekeraar binnen vijftien dagen geen antwoord geeft op de sommatiebrief, kan na de sommatiebrief voor de materiële zaakschade een bodemprocedure worden gestart. Om de bodemprocedure te starten, dient eerst vastgesteld te worden of de procedure middels een dagvaarding of een verzoekschrift moet worden gestart. De HMK maakt echter geen onderscheid tussen

¹¹⁵ Bijlage E: Europees schadeformulier.

¹¹⁶ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹¹⁷ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

een dagvaardings- of verzoekschriftprocedure, waarvoor de wet ook geen hoofdregel heeft bepaald. Volgens de wet beginnen alle civiele procedures met een 'dilekçe'¹¹⁸.

De hoofdregel is dat de rechtbank in eerste aanleg 'Asliye Hukuk Mahkemesi' bevoegd is, tenzij de wet anders bepaalt, artikel 1 jo. 2 HMK. Hierna moet worden beoordeeld welke sector van de rechtbank bevoegd is: sector civiel (Asliye Hukuk Mahkemesi) of sector kanton (Sulk Hukuk Mahkemesi). De hoofdregel is dat de sector civiel bevoegd is, tenzij de sector kanton bevoegd is, artikel 4 lid 1 HMK. De sector kanton is bevoegd bij de volgende zaken:

- zaken betreffende een huurovereenkomst
- zaken betreffende het toewijzen van roerende en/of onroerende zaken
- zaken betreffende de bescherming van om roerende en/of onroerende zaken

De HMK heeft geen maximumbedrag voor de kantonrechter bepaald.

Tevens dient de relatieve competentie vastgesteld te worden. De hoofdregel is dat de rechter van de woonplaats van de gedaagde bevoegd is, tenzij de wet anders bepaalt, artikel 6 lid 1 HMK. In artikel 7 – 16 HMK worden de uitzonderingen genoemd. Bij onrechtmatige daadszaken (artikel 16 lid 1 HMK) is mede bevoegd de rechter van de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan, de plaats waar de onrechtmatige daad heeft plaatsgevonden of de woonplaats van degene die de schade heeft geleden. De KTK is echter een bijzondere wet t.o.v. de TBK. De KTK heeft een andere relatieve competentie bepaald bij het eigen recht: mede bevoegd de rechter van de plaats van het feit waar het ongeval heeft plaatsgevonden, de rechter van de plaats waar het (hoofd)kantoor van de verzekeraar is gezeteld of de rechter van de plaats van het agentschap waar de verzekeringsovereenkomst tot stand is gekomen, artikel 110 KTK.

De meest eenvoudige vorm van de dagvaardingsprocedure is als volgt:

1. dagvaarding (dilekçe)
2. conclusie van antwoord (cevap dilekçesi)
3. repliek (cevaba cevap dilekçesi)
4. dupliek (davalı ikinci cevap dilekçesi)
5. zitting vooronderzoek (öninceleme duruşması)
6. inhoudelijke zitting (tahkikat duruşması)
7. vonnis (karar)

Alle civiele procedures beginnen met een dagvaarding (dava dilekçe), artikel 48 jo. 119 lid 1 HMK. De dagvaarding wordt door een advocaat opgesteld en wordt vervolgens in tweevoud naar de Asliye Hukuk Mahkemesi verzonden, artikel 121 lid 1 HMK. Vervolgens wordt de dagvaarding door de Asliye Hukuk Mahkemesi aan de gedaagde partij betekend (tebligat), artikel 122 lid 1 HMK. Bij het betekenen van de dagvaarding wordt de dag en het tijdstip van de eerste rolzitting niet op de dagvaarding ingevuld door de Asliye Hukuk Mahkemesi. De datum van de eerste rolzitting wordt pas na de conclusie van dupliek (davalı ikinci cevap dilekçesi) door de rechtbank bepaald. Na het betekenen van de dagvaarding heeft de gedaagde twee weken de tijd om een conclusie van antwoord (cevap dilekçesi) in te dienen bij de Asliye Hukuk Mahkemesi, artikel 127 lid 1 jo. 126 lid 1 HMK. Door de Asliye Hukuk Mahkemesi wordt de conclusie van antwoord aan de eiser betekend en mag de eiser binnen twee weken op de conclusie van antwoord reageren door middel van een conclusie van repliek (cevaba cevap dilekçesi), artikel 136 lid 1 HMK. Dit processtuk wordt vervolgens naar de Asliye Hukuk Mahkemesi verzonden, zodat het processtuk aan de gedaagde kan worden betekend. Na de betekening heeft de

¹¹⁸ In deze scriptie wordt hierna over een dagvaarding gesproken, om zodoende verwarring te voorkomen.

gedaagde twee weken de tijd om op de conclusie van repliek een antwoord te geven door middel van een conclusie van dupliek (davalı ikinci cevap dilekçesi), artikel 136 lid 1 HMK. Ook dit processtuk wordt naar de Asliye Hukuk Mahkemesi verzonden en vervolgens door de Asliye Hukuk Mahkemesi aan de eiser betekend.

Vervolgens wordt ingevolge artikel 137 lid 1 jo. 139 lid 1 HMK door de Asliye Hukuk Mahkemesi de dag en het tijdstip van de zitting voor het vooronderzoek (öninceleme duruşması) bepaald. Beide partijen zijn verplicht om voor de rechter te verschijnen. Indien de gedaagde niet naar de zitting voor het vooronderzoek komt, kan de eiser zijn eis veranderen en/of uitbreiden, artikel 141 lid 1 HMK. Indien de eiser niet naar de zitting voor het vooronderzoek komt, kan de gedaagde zijn eis veranderen en/of uitbreiden, artikel 141 lid 1 HMK. Indien een van de partijen niet naar het vooronderzoek komt, dan wordt de zaak niet geschorst. Indien beide partijen aanwezig zijn op de zitting, beslist de rechter over het vervolg van de procedure. Er is geen inhoudelijke behandeling van de zaak. Tijdens deze zitting worden de dagvaarding, de conclusie van antwoord, conclusie van repliek en dupliek door de rechter beoordeeld. Daarnaast heeft de rechter tijdens deze zitting de mogelijkheid om de partijen vragen te stellen en de partijen te bewegen tot het overeenkomen van een minnelijke schikking, artikel 137 lid 1 HMK. Indien de partijen niet tot een minnelijke schikking kunnen komen, beslist de rechter om de zaak inhoudelijk (tahkikat duruşması) te behandelen, artikel 147 lid 1 HMK. Nadat de zaak inhoudelijk is behandeld, zal de rechter een uitspraak (karar) doen. De uitspraak van de rechter is altijd een tussenvonnis, omdat de rechter een deskundige benoemt, artikel 83 lid 6 en 7 jo. 158/b yönetmelik maddesi. De deskundige beoordeelt in hoeverre er schuld aanwezig is. Aangezien een verkeersongeval een technisch onderwerp betreft, mag de rechter een zaak niet ambtshalve beoordelen.¹¹⁹ Hij is volgens de wet verplicht om de zaak aan een deskundige voor te leggen. Enkel een proces-verbaal van het ongeval kan niet als een deskundigenrapport worden gesteld.¹²⁰ Tot slot zal de rechter de dag bepalen waarop hij uitspraak zal doen, artikel 184 jo. 186 HMK.

Na het vonnis hebben de partijen de mogelijkheid om binnen vier weken cassatie in te stellen bij de Hoge Raad. Cassatie is alleen mogelijk als de vordering meer dan ₺ 2.190 bedraagt, artikel 361 lid 1 jo. 427 HMK.

4.4.2.1 Bodemprocedure in de praktijk

Het rechtssysteem in Turkije werkt traag, omdat de rechtbanken in eerste aanleg en de Hoge Raad een te hoge werkdruk hebben waardoor zaken op een wachtlijst worden geplaatst. Hierdoor wordt een gerechtelijke procedure bij zaakschade vermeden. Tevens brengt een gerechtelijke procedure veel kosten met zich mee (zoals griffierechten, advocaatkosten en deurwaarderskosten).

Bij behandeling van DAS-dossiers heeft de advocaat in Turkije een notariële volmacht nodig van de benadeelde, zodat de advocaat als gemachtigde in de zaak kan optreden. Indien de volmacht niet op tijd wordt verkregen, wordt het proces van schadeafwikkeling vertraagd. Bovendien worden er veel kosten gemaakt, omdat vaak de pro forma zittingen bijgewoond moeten worden, ook als er inhoudelijk niet veel wordt besproken.¹²¹ Daarnaast heeft de heer Donker zaken gezien die een aantal keren van rechtbank zijn veranderd.¹²² Dit lijdt elke keer tot vertraging. Om de

¹¹⁹ Günay 2016, p. 59.

¹²⁰ Günay 2016, p. 59.

¹²¹ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

¹²² Bijlage C: Interview met dhr. M. Donker, teamleider buitenlandzaken bij DAS Rechtsbijstand.

zaken sneller en eenvoudiger af te doen moet volgens mevrouw Uç een beroep worden gedaan op geschillenbeslechting via arbitrage of mediation.¹²³

4.4.2.2 Hoger beroep

In 2004 is de wet 'Adli yargı ilk derece mahkemeleri ile bölge adliye mahkemelerinin kuruluş, görev ve yetkileri hakkında kanun'¹²⁴ aangenomen om de rechterlijke macht uit te breiden. Met de uitbreiding van de rechterlijke macht hebben de partijen de mogelijkheid om na het vonnis van de rechter in eerste aanleg in hoger beroep te gaan bij het gerechtshof. Hoewel de HMK in artikel 341-360 het instellen van hoger beroep wettelijk mogelijk heeft gemaakt, kan echter fysiek hoger beroep nog niet worden ingesteld. Dit omdat de gerechtshoven nog niet waren gebouwd en de rechters/officiëren van justitie nog niet waren aangesteld. Op dit moment zijn de gerechtshoven gebouwd en de rechters aangesteld. Verwacht wordt dat in juli 2016 vijftien gerechtshoven¹²⁵ fysiek in werking zullen treden. De partijen hebben dan de mogelijkheid om na het vonnis van de rechtbank in eerste aanleg binnen twee weken in hoger beroep te gaan bij het gerechtshof, artikel 345 lid 1 HMK.

Volgens de heer Doğan biedt een goed ontwikkeld land aan zijn burgers de mogelijkheid om een geschil voor drie gerechtelijke instanties voor te leggen. Een tweede gerechtelijke instantie is volgens hem goed en moet ondersteund worden.¹²⁶ Daarnaast zullen met de komst van de gerechtshoven de partijen meer vertrouwen hebben in de rechtspraak, omdat het dossier twee keer inhoudelijk wordt behandeld.¹²⁷

4.4.3 Kortgedingprocedure

De HMK regelt de kortgedingprocedure (İhtiyati tedbir). De kortgedingprocedure wordt omschreven als een spoedprocedure. Om een kortgedingprocedure te kunnen starten, dient ingevolge artikel 389 lid 1 HMK aan een van de volgende voorwaarden voldaan te worden:

- indien blijkt dat het verkrijgen van het recht aanzienlijk bemoeilijkt of onmogelijk wordt door de omstandigheden.
- indien blijkt dat er ernstige schade zal ontstaan.

Volgens mevrouw Uç wordt de kortgedingprocedure door de rechters niet uitgevoerd, omdat de rechters van mening zijn dat via een kortgedingprocedure de rechter, partij kiest en hierdoor het oordeel niet onafhankelijk tot stand komt.¹²⁸

4.4.4 Arbitrage

Op 14 juni 2007¹²⁹ is het verzekeringsrecht (Sigortacılık Kanunu) in werking getreden. Ingevolge artikel 30 van deze wet is de arbitragecommissie verzekeringen (Sigorta Tahkim Komisyonu) opgericht.

Indien de verzekeraar lid is van de arbitragecommissie dient de advocaat van de benadeelde eerst de verzekeraar schriftelijk aansprakelijk te stellen, voordat een

¹²³ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹²⁴ Resmi Gazete. 2004, 25606.

¹²⁵ De gerechtshoven komen in de volgende gemeenten: Adana, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kayseri, Konya, Sakarya, Samsun, Trabzon en Van.

¹²⁶ Bijlage B: Interview met dhr. mr. M. Doğan, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹²⁷ Bijlage B: Interview met dhr. mr. M. Doğan, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹²⁸ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹²⁹ Resmi Gazete. 2007, 26552.

beroep kan worden gedaan op arbitrage.¹³⁰ Wanneer de verzekeraar niet binnen vijftien werkdagen antwoord geeft, kan een beroep worden gedaan op arbitrage.

Een arbitrage wordt aanhangig gemaakt door het indienen van een arbitrageaanvraagformulier bij de arbitragecommissie verzekeringen door de advocaat. Dit aanvraagformulier kan via de website <http://www.sigortatahkim.org> worden gedownload en dient volledig ingevuld en ondertekend te worden. Het aanvraagformulier kan persoonlijk worden afgegeven, maar kan ook via de post worden opgestuurd naar de arbitragecommissie van de plaats waar de benadeelde woont of de plaats waar de onrechtmatige gedraging heeft plaatsgevonden, artikel 16 lid 1 Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmelik. Bij indiening per fax of e-mail wordt het aanvraagformulier niet in behandeling genomen.¹³¹ In de praktijk wordt een arbitrageprocedure door de verzekeraar altijd geaccepteerd. Deze procedure loopt goed. Tot op heden heeft geen enkele verzekeraar een arbitrageprocedure afgewezen.¹³²

Bij het arbitrageaanvraagformulier dient de aanvrager de volgende stukken te voegen:

- de sommatiebrief
- bewijs dat de sommatiebrief is gestuurd naar de verzekeringsmaatschappij van de aansprakelijke persoon, zoals een kopie van een aangetekende brief
- een kopie van het betalingsbewijs van de kosten arbitrageaanvraag¹³³
- indien de verzekeringsmaatschappij van de aansprakelijke persoon met de aansprakelijkheid geheel of ten dele niet akkoord gaat, dient een kopie van deze brief gestuurd te worden
- omschrijving van het geschil
- opgave van het gevorderde
- de verzekeringsovereenkomst

Ten eerste beoordeelt de arbitragecommissie aan de hand van het aanvraagformulier hoeveel arbiters (een of drie) er nodig zijn die de zaak in behandeling kunnen nemen. Hierna wordt de zaak door de arbiter inhoudelijk beoordeeld en vervolgens wordt het dossier na de schade-expert gestuurd. De schade-expert stelt een rapport op waarin hij de hoogte van de materiële schade vaststelt en stuurt dit rapport naar de arbiter en de partijen. Vervolgens beslist de arbiter over de zaak. Indien drie arbiters de zaak in behandeling hebben, wordt met meerderheid over de zaak beslist. De arbiters beslissen alleen op grond van de stukken die zij ter beschikking hebben. De arbitrageaanvrager dient de expertkosten te betalen.¹³⁴ Daarnaast is het ook mogelijk om de partijen tijdens een zitting te horen. Een hoorzitting heeft echter tot op heden nooit plaatsgevonden.¹³⁵

Wanneer verzekeringsarbiters worden aangewezen voor de behandeling van een zaak, wordt door de arbiter binnen 4 tot 8 maanden over de zaak beslist.¹³⁶ Indien de arbiter(s) over de zaak heeft/hebben beslist, wordt het arbitraal vonnis aan de partijen betekend. De partijen hebben vervolgens tien dagen de tijd om in bezwaar te gaan tegen het arbitraal vonnis.

¹³⁰ Özcan 2014, p. 17.

¹³¹ Özcan 2014, p. 17.

¹³² Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç , advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹³³ 0 tot 5.000 = ₺ 100, 5.001 tot 10.000 = 250, ₺ 10.001 tot 20.000 = ₺ 350 TL en boven de 20.001 = + 1,5 % van het gevorderde bedrag.

¹³⁴ Özcan 2014, p. 31.

¹³⁵ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç , advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹³⁶ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç , advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

Indien aan het arbitraal vonnis niet wordt voldaan, is het mogelijk om het vonnis ten uitvoer te leggen.

4.4.4.1 Aanbevelingen aan DAS Rechtsbijstand

Opgemerkt dient te worden dat DAS-dossiers niet volledig worden aangeleverd bij Onlaw Lawfirm te Amsterdam. Het dossier bevat doorgaans geen aanvullend bewijsmateriaal of er ontbreken gegevens en/of bescheiden. Hierdoor wordt het proces in Turkije vertraagd. Bovendien beslist de arbiter alleen op grond van de stukken die aanwezig zijn. Indien belangrijke stukken in het dossier ontbreken, kan de schadevergoeding lager uitvallen. Om de schadevergoeding zo hoog mogelijk te kunnen houden, dient het dossier de volgende documenten te bevatten: proces-verbaal van het ongeval, kopie kentekenbewijs, kopie rijbewijs, foto's plaats van het ongeval, foto's schade aan het motorrijtuig en een expertiserapport. Tevens moet het dossier aanvullend bewijsmateriaal bevatten, zoals uitgebreidere foto's van de schade en facturen waaruit blijkt welke reparatie(s) door de garage zijn uitgevoerd. Daarnaast dient het expertiserapport door de schade-expert gedetailleerd opgesteld te worden. De zichtbare en onzichtbare schade aan het motorrijtuig moet duidelijk gefotografeerd worden en in het rapport toegelicht worden, zodat de materiële zaakschade duidelijk wordt voor de arbiter.

Volgens mevrouw Uç dient er een standaardformulier ontwikkeld te worden. Vervolgens dienen op grond van dit standaardformulier door DAS alle gegevens en bescheiden verzameld te worden. Indien op deze wijze de gegevens en bescheiden worden verzameld, zullen er geen documenten in het dossier ontbreken. Het ontbreken van gegevens en/of bescheiden in het dossier vertraagt het proces van schadeafwikkeling in Turkije.

Dit standaardformulier kan door DAS Rechtsbijstand worden opgesteld en moet in ieder geval de volgende stukken bevatten:

- het proces-verbaal van het ongeval
- kopie kentekenbewijs
- kopie rijbewijs
- foto's plaats van het ongeval
- foto's schade aan het motorrijtuig
- het expertiserapport autoschade¹³⁷

Het expertiserapport is een belangrijk document. Dit rapport moet door de Nederlandse schade-expert gedetailleerd opgesteld worden, rekening houdend met de situatie in Turkije.¹³⁸ Indien de rapportages gedetailleerd en met toelichting worden opgesteld, levert het rapport meer voordelen bij de behandeling van de zaak door de arbiter. Doorgaans worden de expertrapportages door de arbiter geaccepteerd. Het probleem waarmee de arbiter op dit moment te kampen heeft, is dat in het dossier aanvullend bewijs, zoals gedetailleerde foto's van de schade aan het motorrijtuig en de factuur waaruit blijkt welke reparatie(s) door de garage aan het motorrijtuig is verricht, ontbreken. Indien het dossier de genoemde aanvullende bewijzen niet bevat, dan beoordeelt de Turkse schade-expert in Turkije de schade alleen op grond van de foto's. Op deze foto's is alleen de zichtbare schade te zien, maar bijvoorbeeld niet de schade aan de onderkant van het motorrijtuig. Indien de Turkse schade-expert alleen op grond van de normale foto's de schade berekent, lijdt dit tot een onjuiste schadeberekening en zodoende ook tot een lagere schadevergoeding.

¹³⁷ Bijlage C: Interview met mevr. mr. A. Uç, advocaat Onlaw Lawfirm te Istanbul.

¹³⁸ Bijlage B: Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm te Amsterdam.

4.4.5 Mediation

In 2012¹³⁹ is de wet Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu (hierna HUAK) (mediationwet) in werking getreden. Deze wet biedt de benadeelde, de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar de mogelijkheid om het geschil middels mediation op te lossen. Mediation kan voorafgaand aan een gerechtelijke procedure worden gestart, maar ook tijdens een gerechtelijke procedure, artikel 13 lid 1 jo. 15 lid 5 HUAK. Indien het mediationproces tijdens een gerechtelijke procedure wordt gestart, dan wordt de gerechtelijke procedure voor drie maanden uitgesteld door de rechter.

Mediation is een buitengerechtelijke procedure en kan alleen worden toegepast in zaken betreffende privaatrechtelijke geschillen, artikel 1 lid 2 HUAK.¹⁴⁰ De mediator is een bemiddelaar om twee of meer personen die een geschil hebben met elkaar in gesprek te brengen teneinde onderling tot een oplossing te komen, die voor de partijen acceptabel is. Het is belangrijk dat beide partijen een goede verstandhouding met elkaar behouden. De partijen zijn gedurende het mediationproces bevoegd om van mediation af te zien, artikel 3 lid 1 HUAK.

Nadat besloten is om het geschil middels mediation op te lossen, dient via de website www.adb.adalet.gov.tr een mediator gekozen te worden. Vervolgens neemt de mediator telefonisch contact op met de partijen om de eerste afspraak te maken. Bij de eerste bijeenkomst bespreekt de mediator de mediationregels en de inhoud van het mediationvoorstel. De partijen kunnen de eerste bijeenkomst samen of individueel bijwonen. Hierna mogen de partijen elk hun verhaal vertellen en hun belangen naar voren brengen. Vervolgens brengt de mediator alle belangen in kaart en laat de partijen zoeken naar oplossingen die zo veel mogelijk tegemoetkomen aan ieders belangen en/of wensen. Hierna vat de mediator de voortgang samen en maakt indien het nodig is een vervolgspraak. Hoeveel bijeenkomsten er nodig zijn, hangt van de situatie af. Van elke bijeenkomst maakt de mediator een verslag op. Als de partijen het met elkaar eens zijn, legt de mediator de afspraken vast in een overeenkomst. Als er geen overeenstemming bereikt kan worden, dan wordt via arbitrage of een gerechtelijke procedure de procedure voorgezet. Ook van deze keuze wordt een overeenkomst vastgesteld. De overeenkomsten worden door de partijen ondertekend.

De heer Doğan en mevrouw Uç zijn beide mediators, maar hebben nog nooit als mediator een zaak afgedaan. Wel zien de heer Öntaş, de heer Doğan en mevrouw Uç mogelijkheden om via mediation het proces van schadeafwikkeling te versnellen, mits de verzekeraars welwillend tegenover een mediationproces staan.

¹³⁹ Resmi Gazete. 2012, 28331.

¹⁴⁰ Alle privaatrechtelijke geschillen vallen onder mediation, behalve onderwerpen betreffende huiselijk geweld, strafzaken en bestuursrechtelijke zaken.

5 Efficiënte en effectieve afwikkeling van schade in Turkije

5.1 Overeenkomsten en verschillen verkeersaansprakelijkheid

Nederland en Turkije hebben wetgeving voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering en de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad vastgesteld. In beide landen is het verboden om zonder de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering deel te nemen aan het verkeer met het motorrijtuig. Als de benadeelde schade lijdt als gevolg van een verkeersongeval, dan hebben de benadeelden in beide landen een eigen recht op schadevergoeding. Zij kunnen middels een sommatiebrief binnen de verjaringstermijn de verzekeraar aansprakelijk stellen voor de schade. Daarnaast hebben beide landen een Waarborgfonds Motorverkeer. Tot slot zijn de landen aangesloten bij het groene kaartsysteem.

Nederlandse verzekeraars zijn verplicht tot € 5.600.000 dekking te bieden voor schade aan personen en € 1.120.000 voor schade aan zaken. In Turkije is de dekking te laag. Zo zijn Turkse verzekeraars verplicht tot per persoon ₺ 310.000 en per ongeval ₺ 1.550.000 dekking te bieden voor de gezondheidskosten. Bij lichamelijke letselschade en/of overlijden worden de bovenstaande dekkingsbedragen gehanteerd. Bij schade aan zaken zijn verzekeraars verplicht om per motorrijtuig ₺ 31.000 en per ongeval ₺ 62.000 dekking te bieden. De verzekeraar vergoed alleen materiële schade. Immateriële schade wordt niet vergoed. Daarnaast kent de WAM een verjaringstermijn van drie jaar voor het eigen recht van de benadeelde en het BW een verjaringstermijn van vijf jaar jegens de aansprakelijke persoon. In Turkije geldt voor beide gevallen een verjaringstermijn van twee jaar. Tevens kent de Turkse wet TBK geen relativiteitseis bij de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad. Ook biedt de Turkse wet in tegenstelling tot de Nederlandse wet geen bescherming aan zwakke verkeersdeelnemers. Tot slot wordt door het Nederlandse Wbf materiële schade en immateriële schade vergoed. Het Turkse Wbf vergoedt alleen lichamelijke letselschade (materiële schade). Overlijdensschade, zaakschade of immateriële schade wordt door het Wbf niet vergoed.

5.2 Overeenkomsten en verschillen schadeafwikkeling

In beide landen kan een gerechtelijke procedure en een kortgedingprocedure worden gestart.

In tegenstelling tot Nederland heeft Turkije twee rechterlijke instanties die het geschil kunnen beslechten, namelijk de rechtbanken in eerste aanleg en de Hoge Raad. Nederland heeft drie rechterlijke instanties: rechtbanken in eerste aanleg, gerechtshoven en de Hoge Raad. Het instellen van cassatie bij de Hoge Raad in Nederland is drie maanden en in Turkije vier weken. Een ander belangrijk verschil is dat de advocaten in Turkije een volmacht moeten hebben, in Nederland is dat niet nodig. Verder wordt de conclusie van repliek en de conclusie van dupliek in tegenstelling tot Nederland voor de comparitie van partijen ingediend. Daarnaast worden geschillen omtrent zaakschade in Turkije middels arbitrage afgedaan. In Nederland worden de geschillen middels onderhandelingen tussen DAS en de verzekeraar opgelost. Tot slot is een getuigenverklaring in Nederland een wettig bewijsmiddel en in Turkije niet.

5.3 Juridische en praktische mogelijkheden

In Nederland wordt het geschil tussen DAS en de verzekeraar middels onderhandelingen opgelost. In Turkije is dit echter niet mogelijk, omdat de verzekeraar niet op de sommatiebrief reageert. Als de verzekeraar op de brief zou reageren, kan het geschil efficiënter en effectiever worden afgewikkeld. Ook middels

mediation kan het geschil efficiënter en effectiever worden afgewikkeld, mits de verzekeraar instemt met een mediationprocedure. Wel kan de wetgever middels een wetswijziging de verzekeraars verplicht stellen om geschillen eerst via onderhandelen of mediation op te lossen met de tegenpartij. De wetgever dient wel regels vast te stellen in welke gevallen dat mogelijk is. Middels de wetswijziging zou DAS rechtstreeks met de verzekeraar kunnen onderhandelen en hoeft de zaak niet uitgezet te worden naar Istanbul. Alleen bij zaken waarbij onderhandeling niet mogelijk is, kan de Turkse advocaat de zaak voorleggen aan de arbiter. Opgemerkt dient te worden dat deze wetswijziging niet is aangekondigd.

6 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de centrale vraag. Deze vraag luidt als volgt: *op welke wijze kan, door inspiratie te ontleen aan het Nederlandse rechtssstelsel, de Nederlands-Turkse benadeelde die betrokken raakt bij een verkeersongeval in Turkije zijn verhaal naar materiële zaakschade efficiënter en effectiever afwikkelen?*

6.1 Het toepasselijk recht

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat bij een auto-ongeluk in Turkije, waarbij de Nederlands-Turkse benadeelde materiële zaakschade heeft opgelopen, het Turks recht van toepassing is. Dit recht is vastgesteld op basis van drie gronden, namelijk de lex fori, het beginsel van nauwst verbondenheid en de lex loci delicti. De lex fori is niet van toepassing, omdat de partijen geen rechtskeuze hebben gemaakt. De overige twee gronden zijn wel van toepassing. Het beginsel van nauwst verbondenheid bepaalt dat het rechtssstelsel van het land waar het verkeersongeval heeft plaatsgevonden in het normaal-typische geval het nauwst bij de rechtsverhouding betrokken is. De lex loci delicti stelt vast dat bij een vordering uit onrechtmatige daad (auto-ongeluk) het recht van het land waar de onrechtmatige daad heeft plaatsgevonden van toepassing is.

6.2 Verkeersaansprakelijkheid in Nederland en Turkije

Daarnaast kan geconcludeerd worden dat het Nederlandse verkeersaansprakelijkheidsrecht gebaseerd is op de WAM, het verbintenissenrecht en het WVV. Op grond van de WAM is de bezitter en de kentekenhouder of de houder van een motorrijtuig verzekeringsplichtig, indien het motorrijtuig op een weg wordt geplaatst of daarmee op een weg wordt gereden, het motorrijtuig buiten een weg op een terrein aan het verkeer deelneemt of als het motorrijtuig in het kentekenregister is ingeschreven en tenaamgesteld, artikel 2 lid 1 en 2 WAM. Als het motorrijtuig niet wordt verzekerd bij een verzekeraar, pleegt de bezitter en de kentekenhouder of de houder van het motorrijtuig een strafbaar feit en wordt hij gestraft met een hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie, artikel 30 lid 1, 2 of 4 WAM.

Bij een aanrijding tussen verzekerde motorrijtuigen, wordt de schade vergoed uit de verzekering van de aansprakelijke persoon, omdat de benadeelde jegens de verzekeraar een eigen recht op schadevergoeding heeft, artikel 6 lid 1 WAM. De verzekeraar is dan verplicht tot € 5.600.000 dekking te bieden voor schade aan personen en € 1.120.000 voor schade aan zaken. De verzekeraar dient middels een schriftelijke sommatiebrief binnen de driejarige verjaringstermijn aansprakelijk gesteld te worden, artikel 10 lid 1 WAM. Indien na deze brief de partijen over het geschil onderhandelen wordt de verjaringstermijn gestuit. Als de onderhandelingen worden onderbroken, begint opnieuw de driejarige verjaringstermijn te lopen op het moment waarop een van de partijen bij deurwaardersexploot of aangetekende brief aan de andere partij heeft kennisgegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt.

Bij een aanrijding waarbij schade door een onverzekerde motorrijtuig, gestolen motorrijtuig, of door een onbekende aansprakelijke persoon is verricht, treedt het Wbf op als verzekeraar. Het Wbf biedt tot € 5.600.000 dekking voor schade aan personen en € 1.120.000 voor schade aan zaken, mits de benadeelde kan bewijzen dat de schade door een ander motorrijtuig is veroorzaakt. Tevens moet de benadeelde binnen veertien dagen aan kunnen tonen dat hij moeite heeft gedaan om de identiteit van de onbekende aansprakelijke persoon vast te stellen. Indien de aansprakelijke persoon bekend is, is de benadeelde verplicht eerst de aansprakelijke

persoon schriftelijk aansprakelijk te stellen, alvorens een schadeclaim wordt ingediend bij het Wbf.

De omschrijving en gevolgen van een onrechtmatige daad zijn in het Nederlands recht vastgesteld in artikel 6:162 BW en 185 VVW. Artikel 6:162 BW wordt toegepast bij verkeersongevallen tussen twee motorrijtuigen. Om een geslaagd beroep te kunnen doen op artikel 6:162 BW moet er sprake zijn van een onrechtmatige gedraging, toerekenbaarheid van de gedraging aan de dader, schade, causaal verband tussen de gedraging en de schade en relativiteit. Bij de onrechtmatige daad geldt een verjaringstermijn van vijf jaar jegens de aansprakelijke persoon, artikel 3:310 lid 1 BW. Deze termijn kan in rechte of buiten rechte worden gestuit, artikel 3:316 lid 1 jo. 3:317 BW. Artikel 185 VVW wordt toegepast bij een verkeersongeval tussen een gemotoriseerde verkeersdeelnemer en een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer (voetganger/fietser). Voor slachtoffers die veertien jaar of jonger zijn geldt het 100%-regime en voor slachtoffers onder de veertien jaar het 50%-regime, behoudens opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Regresnemers kunnen van de beide regimes niet profiteren. Voor hen geldt het gewone artikel 6:101 BW-regime.

Het Turkse verkeersaansprakelijkheidsrecht is gebaseerd op de KTK en de TBK. Op grond van de KTK kan geconcludeerd worden dat de eigenaar van een motorrijtuig, de koper onder eigendomsvoorbehoud of de houder die de auto voor een langere periode huurt, verzekeringsplichtig is, indien met het motorrijtuig op een weg wordt gereden, artikel 3, 85 lid 1 en 91 KTK. Ingeval het motorrijtuig niet verzekerd is, wordt diegene gestraft met een geldboete van ₺ 92,- (betaling na vijftien dagen) of ₺ 69,- (betaling binnen vijftien dagen). De verplichte verzekering geldt niet voor motorrijtuigen met een maximum van 50 cc cilinderinhoud van de motor, een maximum constructiesnelheid van 45 km/h en een maximum massa van 350 kilogram. Indien met deze motorrijtuigen een verkeersongeval wordt veroorzaakt is niet het Wbf maar de aansprakelijke persoon aansprakelijk voor de schade. Daarnaast kan geconcludeerd worden dat de Turkse benadeelde ook een eigen recht heeft jegens de verzekeraar, indien de aansprakelijke persoon verzekerd is, artikel 97 KTK jo. 1478 TTK. De verzekeraar is verplicht om per persoon ₺ 310.000,- en per ongeval ₺ 1.550.000,- dekking te bieden voor de gezondheidskosten, ziekenhuiskosten, geleden verlies, gederfde winsten en begrafeniskosten. Voor schade aan zaken is de verzekeraar verplicht om per motorrijtuig ₺ 31.000 en per ongeval ₺ 62.000 dekking te bieden. De verzekeraar moet binnen de verjaringstermijn van twee jaar schriftelijk aansprakelijk gesteld worden voor de schade, artikel 109 KTK. Als de verzekeraar niet binnen vijftien werkdagen reageert op de brief, kan de benadeelde naar de rechter stappen of naar de arbiter. Door deze handelingen van de benadeelde wordt tevens de verjaringstermijn gestuit. Als de stuiting eindigt, begint niet opnieuw de tweejarige verjaringstermijn te lopen.

Als de aansprakelijke persoon niet verzekerd is of als de schade door een onbekende is veroorzaakt, kan het Turkse Wbf als verzekeraar optreden. In tegenstelling tot het Nederlandse Wbf biedt het Turkse Wbf per persoon ₺ 310.000,- en per ongeval ₺ 1.550.000,- dekking voor lichamelijke letselschade (ziekenhuiskosten, geleden verlies en gederfde winsten). Overlijdensschade (begrafeniskosten en ziekenhuiskosten), zaakschade of immateriële schade wordt door het Turkse Wbf niet vergoed.

Bij een verkeersongeval tussen twee motorrijtuigen of tussen een motorrijtuig en een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer, wordt de aansprakelijkheid beheerst op grond

van artikel 49 TBK. De Turkse wetgeving biedt geen bescherming aan zwakke verkeersdeelnemers. Om een geslaagd beroep te kunnen doen op artikel 49 TBK moet er sprake zijn van een onrechtmatige gedraging, toerekenbaarheid van de gedraging aan de dader, schade en causaal verband tussen de gedraging en schade. Voor de onrechtmatige daad geldt evenals bij de KTK een verjaringstermijn van twee jaar, artikel 72 TBK. Deze termijn kan gestuit worden door handelingen van de aansprakelijke persoon of door het starten van een gerechtelijke procedure of een arbitrageprocedure, artikel 154 lid 1 en 2 TBK.

6.3 Het proces van schadeafwikkeling in Nederland en Turkije

Geconcludeerd kan worden dat het schadeafwikkelingsproces van materiële zaakschades in Nederland, in tegenstelling tot in Turkije, veel sneller en makkelijker verloopt, omdat de partijen middels onderhandelen het geschil oplossen. Voordat de Nederlandse verzekeraar aansprakelijk wordt gesteld, beoordeelt de jurist de zaak aan de hand van de bewijsstukken: Europees schadeformulier, foto's plaats van het ongeval, foto's schade aan de auto, getuigenverklaringen en reparatiefacturen. Als de zaak op grond van deze bewijsstukken haalbaar is, wordt de verzekeraar middels een sommatiebrief schriftelijk aansprakelijk gesteld voor de schade. De verzekeraar kan akkoord gaan met het gevraagde schadebedrag, kan een tegenbod doen of kan beslissen om niet met DAS te onderhandelen. In de praktijk onderhandelen de partijen en wordt het geschil buiten rechte afgedaan. In Turkije daarentegen reageren de verzekeraars niet op de sommatiebrief van DAS of de Turkse advocaat, waardoor het geschil middels onderhandelen niet opgelost kan worden. Om toch binnen de verjaringstermijn van twee jaar actie te ondernemen wordt door de advocaat in Istanbul een arbitrageprocedure gestart tegen de verzekeraar. Geconcludeerd kan worden dat een arbitrageprocedure goed werkt in Turkije en het geschil binnen vier à acht maanden kan worden opgelost. In Nederland daarentegen wordt geen gebruik gemaakt van arbitrage, omdat er geen arbitragecommissie is voor de verzekeringen.

Om een arbitrageprocedure te kunnen starten, dient de Turkse advocaat ten eerste het aanvraagformulier in te vullen en te ondertekenen. Tevens bevat het aanvraagformulier de sommatiebrief, bewijs dat de sommatiebrief is gestuurd naar de verzekeraar van de aansprakelijke persoon, een kopie van het betalingsbewijs van de kosten arbitrageaanvraag, omschrijving van het geschil, opgave van het gevorderde, de verzekeringsovereenkomst en indien de verzekeraar met de aansprakelijkheid geheel of ten dele akkoord gaat, een kopie van deze brief. Vervolgens moet dit formulier persoonlijk worden afgegeven of per post worden opgestuurd naar de arbitragecommissie van de plaats waar de benadeelde woont of de plaats waar de onrechtmatige gedraging heeft plaatsgevonden. Hierna wordt de zaak inhoudelijk behandeld door één of drie arbiters en gestuurd naar een schade-expert. Tot slot wordt over de zaak beslist. Een veel voorkomend probleem is dat DAS-dossiers niet volledig worden aangeleverd. Door het ontbreken van gegevens en/of bescheiden wordt het proces vertraagd. Daarnaast kan de schadevergoeding lager uitvallen, omdat de arbiter alleen op grond van de aanwezige documenten oordeelt. Om de schadevergoeding zo hoog mogelijk te kunnen houden, dient het dossier de volgende documenten te bevatten: proces-verbaal van het ongeval, kopie kentekenbewijs, kopie rijbewijs, foto's plaats van het ongeval, foto's schade aan het motorrijtuig en een expertiserapport. Tevens moet het dossier aanvullend bewijsmateriaal bevatten, zoals uitgebreidere foto's van de schade en facturen waaruit blijkt welke reparatie(s) door de garage zijn uitgevoerd. Ook dient het expertiserapport door de schade-expert gedetailleerder opgesteld te worden. De zichtbare en onzichtbare schade aan het motorrijtuig moet duidelijk gefotografeerd worden en in het rapport toegelicht worden, zodat de materiële zaakschade duidelijk wordt voor de arbiter.

Daarnaast kan geconcludeerd worden dat een gerechtelijke procedure (bodempcedure) bij materiële zaakschade wordt vermeden, omdat deze procedure veel kosten met zich meebrengt (zoals griffierechten, advocaatkosten en deurwaarderskosten) en veel langer duurt. In Turkije duurt een gerechtelijke procedure tussen de twee à drie jaar en in Nederland tussen de zes en twaalf maanden. Dat de procedures in Turkije zo lang duren, heeft te maken met het rechterlijke systeem. De rechtbanken in eerste aanleg en de Hoge Raad hebben een te hoge werkdruk, waardoor de zaak op de wachtlijst wordt geplaatst. Daarnaast komt het wel eens voor dat zaken meerdere malen van rechtbank veranderen. Dit lijdt telkens tot vertraging van het proces.

Verder kan geconcludeerd worden dat in beide landen een kortgedingprocedure kan worden gestart, zodat een voorschot op de schadevergoeding kan worden gevorderd. In Turkije echter wordt deze procedure niet toegepast, omdat de rechters van mening zijn dat de rechter een van de procespartijen kiest en hierdoor het oordeel niet onafhankelijk tot stand komt.

Tot slot kan geconcludeerd worden dat in Nederland geschillen middels mediation kunnen worden opgelost. Onlaw Lawfirm te Amsterdam en DAS maken echter geen gebruik van mediation, omdat de zaken middels onderhandelen tussen DAS en de verzekeraar worden opgelost. Ook in Turkije kan mediation nog niet worden toegepast, omdat de verzekeraars niet reageren op de sommatiebrieven. Een welwillende opstelling van de verzekeraar is van groot belang bij mediation.

6.4 Overeenkomsten en verschillen

Overeenkomsten:

- wetgeving voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering
- wetgeving voor de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad
- verboden zonder verzekering aan het verkeer deel te nemen
- benadeelde heeft een eigen recht op schadevergoeding
- Waarborgfonds Motorverkeer
- gerechtelijke procedure
- kortgedingprocedure

Verschillen:

- Nederlandse verzekeraar biedt dekking tot € 5.600.000 schade aan personen en € 1.120.000 voor schade aan zaken. Turkse verzekeraar biedt per persoon ₺ 310.000 en per ongeval ₺ 1.550.000 dekking voor gezondheidskosten. Voor lichamelijke letselschade en/of overlijden biedt de verzekeraar per persoon ₺ 310.000 en per ongeval ₺ 1.550.000 dekking. Bij schade aan zaken biedt de verzekeraar per motorrijtuig ₺ 31.000 en per ongeval ₺ 62.000 dekking.
- Verjaringstermijn van het eigen recht is in Nederland drie jaar en in Turkije twee jaar.
- Verjaringstermijn van de onrechtmatige daad is in Nederland vijf jaar en in Turkije twee jaar.
- Turkse wet kent geen relativiteitseis en biedt geen bescherming aan zwakke verkeersdeelnemers.
- Het Nederlands Wbf vergoed materiële en immateriële schade. Het Turkse Wbf vergoedt alleen lichamelijk letselschade (materiële schade).
- Nederland heeft drie rechterlijke instanties en Turkije twee.
- Cassatietermijn in Nederland bedraagt drie maanden en in Turkije vier weken.
- Nederlandse advocaten hebben geen volmacht nodig, Turkse advocaten wel.

- De conclusie van repliek en dupliek vindt in Nederland plaats na de comparitie van partijen, in Turkije voor de comparitie van partijen.
- Zaakschade wordt in Nederland middels onderhandelingen opgelost en in Turkije middels een arbitrageprocedure.
- In Nederland is een getuigenverklaring een wettig bewijsmiddel en in Turkije niet.

6.5 Juridische en praktische mogelijkheden

Geconcludeerd kan worden dat in Nederland middels onderhandelingen tussen DAS en de verzekeraar het geschil kan worden opgelost. Deze methode van geschillenbeslechting is in Turkije echter niet mogelijk, omdat de verzekeraar niet reageert op de sommatiebrief. Indien de verzekeraar in de toekomst op aanschrijvingen vanuit DAS of de Turkse advocaat reageert, dan kan middels onderhandelen of via mediation het geschil efficiënter en effectiever worden opgelost. Wel kan de wetgever middels een wetswijziging de verzekeraars verplicht stellen om geschillen eerst via onderhandelen of mediation op te lossen met de tegenpartij. De wetgever dient wel regels vast te stellen in welke gevallen dat mogelijk is. Middels de wetswijziging zou DAS rechtstreeks met de verzekeraar kunnen onderhandelen en hoeft de zaak niet uitgezet te worden naar Istanbul. Alleen bij zaken waarbij onderhandeling niet mogelijk is, kan de Turkse advocaat de zaak voorleggen aan de arbiter. Opgemerkt dient te worden dat de wetswijziging niet is aangekondigd.

Terugkomend op de centrale vraag kan tot slot geconcludeerd worden dat er geen inspiratie kan worden ontleend aan het Nederlandse rechtssysteem, omdat het starten van een gerechtelijke procedure in Turkije niet voordeliger en efficiënter is, aangezien een gerechtelijke procedure lang duurt en veel kosten met zich meebrengt. Dat de procedures in Turkije zo lang duren, heeft te maken met het rechterlijke systeem. Het proces werkt traag, waardoor vaak de redelijke termijn waarbinnen de rechter een uitspraak moet doen, wordt overschreden. Daarnaast kan middels een kortgedingprocedure geen voorschot op de schadevergoeding worden gevorderd, omdat de rechters in Turkije een kortgedingprocedure niet toepassen. Ook kan het geschil middels mediation niet worden opgelost, omdat de verzekeraars niet op de sommatiebrief reageren en dus niet welwillend tegenover een mediationprocedure staan. Arbitrage is de meest efficiënte en effectieve wijze van schadeafwikkeling voor de (Nederlands)Turkse benadeelde, omdat de ervaring van Onlaw Lawfirm te Istanbul heeft uitgewezen dat middels een arbitrageprocedure het geschil naar tevredenheid opgelost kan worden.

6.6 Aanbevelingen

Ten eerste wordt aan DAS aanbevolen om het dossier volledig aan te leveren bij Onlaw Lawfirm te Amsterdam, zodat het proces van schadeafwikkeling in Turkije bij de arbiter niet wordt vertraagd. Om dit probleem te kunnen voorkomen, dient door DAS een standaardformulier opgesteld te worden. Dit standaardformulier moet in ieder geval de volgende documenten bevatten:

- het proces-verbaal van het ongeval
- kopie kentekenbewijs
- kopie rijbewijs
- foto's plaats van het ongeval
- foto's schade aan het motorrijtuig
- het expertiserapport autoschade

Dit standaardformulier kan met behulp van Onlaw Lawfirm te Amsterdam en Istanbul worden ontwikkeld. Vervolgens kan DAS middels dit standaardformulier alle gegevens en bescheiden verzamelen.

Ten tweede wordt aan DAS aanbevolen om aanvullend bewijsmateriaal te verzamelen alvorens de zaak naar Onlaw Lawfirm te Amsterdam wordt gestuurd. Het aanvullend bewijsmateriaal kan bestaan uit uitgebreidere en meerdere foto's van de zaakschade aan het motorrijtuig en facturen waaruit blijkt welke reparatie(s) door de garagehouder zijn uitgevoerd. Ook dient het expertiserapport door de schade-expert gedetailleerder opgesteld te worden. Doorgaans wordt alleen de zichtbare (blik)schade aan het motorrijtuig gefotografeerd en niet de "onzichtbare" schade, zoals defecte motorblok, defecte versnellingsbak, defecte koppakking, defecte koppelingsplaat, defecte cilinderkop, defecte brandstofpomp etc. De onzichtbare schade dient ook gefotografeerd te worden en er dient een toelichting te worden gegeven op de soort schade.

Omdat het dossier geen aanvullend bewijsmateriaal bevat, stelt de Turkse schade-expert niet de juiste hoogte van de schade vast. Dit leidt vervolgens tot een lagere schadevergoeding, omdat de arbiter alleen op grond van het expertiserapport en de aanwezige bewijsstukken een oordeel vormt.

Ten derde kan aan DAS als dienstverlener worden aanbevolen om de communicatie met Turkse verzekeraars te verbeteren door (ook) in het Turks te communiceren. Recentelijk heeft een Turkstalige stagiaire bij DAS telefonisch contact opgenomen met de Turkse verzekeraar.¹⁴¹ Toen eenmaal het contact in het Turks was gelegd, werd de zaak in behandeling genomen en de schade afgewikkeld.

Tot slot wordt aan Onlaw Lawfirm te Istanbul aanbevolen om de huidige werkwijze aan te houden, omdat binnen vier à acht maanden het geschil naar tevredenheid kan worden opgelost. Door Onlaw Lawfirm te Amsterdam dient aan cliënten voorgesteld te worden om de zaak middels een arbitrageprocedure af te doen, omdat een gerechtelijke procedure langer duurt en veel kosten met zich meebrengt.

¹⁴¹ Bijlage J: Interview met dhr. J. van Duijne, juridisch medewerker Verhaal & Buitenland bij DAS Rechtsbijstand.

Literatuurlijst

Aydemir 2015

B. Aydemir, *Istatiklerle Türkiye*, Ankara: Türkiye İstatikler Kurumu Matbaası 2015.

Brenninkmeijer 2005

A.F.M. Brenninkmeijer e.a., *Handboek Mediation*, Den Haag: Sdu Uitgevers 2005.

Blees 2010

F.J. Blees, *De weg naar schadevergoeding in het internationale gemotoriseerde verkeer*, Deventer: Kluwer 2010.

De Bosch Kemper e.a. 2015

H.J.J. de Bosch Kemper e.a., *De WAM in werking*, Deventer: Kluwer 2015.

Van Essen 2011

M.M. van Essen, *De vergoeding van immateriële schade die gelegen is in het letsel of verlies van een dierbare naaste vanuit nationaal, rechtsvergelijkend en Europees perspectief. De betekenis van de rechtsontwikkelingen op Europees niveau voor Nederlandse nabestaanden en naasten* (masterscriptie privaatrecht en internationaal Europees recht Vrije Universiteit Amsterdam), 2011.

Gökcan & Kaymaz 2009

H.T. Gökcan & S. Kaymaz, *Karayolları trafik kanununa göre hukuki sorumluluk, tazminat – Sigorta rücu davaları ve trafik suç ve kabahatleri*, Ankara: Seçkin 2009.

Gökcan 2009

H.T. Gökcan, *Hâksiz fiil hukuku ve maddi-manevi tazminat davaları*, Ankara: Seçkin 2009.

Günay 2016

E. Günay, *Uygulamada trafik kazalarında kusur*, Ankara: Seçkin 2016.

De Haas & Hartlief 1998

S.P. de Haas & T. Hartlief, *Verkeersaansprakelijkheid. Vergoeding van personenschade in Europees perspectief*, Deventer: Kluwer 1998.

Hol 2012

P. Hol, *Aansprakelijkheid in het verkeer. Een risico?* (masterscriptie Universiteit van Amsterdam), 2012.

Jonk-Van Wijk 2012

B.M. Jonk-Van Wijk & N. de Boer, 'Verjaring = bekendheid = bestaande schade = opeisbaarheid?', *ORP* 2012, afl. 8.

Nauta 2009

D.H. Nauta, *De Aansprakelijkheidsfactor 'Verzekering'. Een onderzoek naar de invloed van verzekeringen op aansprakelijkheid* (masterscriptie privaatrecht Rijksuniversiteit Groningen), 2009.

Özcan 2014

E. Özcan, *Sigorta tahkim komisyonu nezdinde tahkim uygulaması*, Ankara: Seçkin 2014.

Reehuis 2010

W.H.M. Reehuis, *Zwaartepunten van het vermogensrecht*, Deventer: Kluwer 2010.

Spier e.a. 2012

J. Spier e.a., *Verbintenissen uit de wet en Schadevergoeding*, Deventer: Kluwer 2012.

Strikwerda 2015

L. Strikwerda, *Inleiding tot het Nederlandse Internationaal Privaatrecht*, Deventer: Kluwer 2015.

Strikwerda 2015

L. Strikwerda, *De overeenkomst in het IPR*, Apeldoorn-Antwerpen: Maklu Uitgevers 2015.

Tuil 2010

M.L. Tuil, 'Stuiving van de verjaring in en buiten rechte', *MvV* 2010, afl. 9, p. 221-227.

Turabi 2013

S. Turabi, *Kusurluluk ve kusurluluğu etkileyen haller*, Ankara: Seçkin 2013.

Uygur 2012

T. Uygur, *6098 Sayılı Türk borçlar kanunu seri Cilt-1*, Ankara: Seçkin 2012.

Verbond van Verzekeraars. *Spoorboekje artikel 185 WWV*. Brochure. Den Haag: Verbond van Verzekeraars.

Vreugdenhil 2005

M.D. Vreugdenhil, *Mediation in de praktijk*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2005.

Waarborgfonds Motorverkeer. *Schadevergoeding van het Waarborgfonds Motorverkeer*. Brochure. Rijswijk: Waarborgfonds Motorverkeer.

Yılmaz 2014

Z. Yılmaz, *Trafik kazaları ve taşımacılıktan doğan hukuki sorumluluk tazminat, sigorta ve rücu davaları*, Ankara: Adalet Yayınevi 2014.

Zevklile 2013

A. Zevklile e.a., *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na göre hazırlanmış Borçlar Hukuku genel hükümler ve özel borçlar ilişkileri*, Ankara: Seçkin 2013.

Bijlage A Gesprek met dhr. H. van Riemsdijk, senior juridisch medewerker buitenland bij DAS Rechtsbijstand

Interviewer: mevr. M. Tuna
Geïnterviewde: dhr. H. van Riemsdijk
Wijze interview: schriftelijk
Datum: 25 februari 2016

Geachte mevrouw Tuna,

Uiteraard help ik u graag met uw scriptie voor zover dat binnen mijn mogelijkheden ligt. Daarbij kan ik natuurlijk slechts uit eigen ervaring bij DAS spreken.

De meest belangrijke reden is dat Turkse aansprakelijkheidsverzekeraars doorgaans niet antwoorden op aanschrijvingen vanuit (DAS) Nederland. De aanschrijving gebeurt in de Engelse taal. Volgens mededeling van het Turkse Bureau van Motorrijtuigverzekeraars beheersen de nodige medewerkers van Turkse verzekeringsmaatschappijen die wel voldoende. Tegen cliënten die zelf telefonisch contact opnemen wordt vaak aangegeven dat "nooit" iets van DAS werd ontvangen, hoewel dan al verschillende aanschrijvingen zijn verzonden. Het gevolg daarvan laat zich raden.

Dit maakt het zonder vertegenwoordiging in Turkije vrijwel onmogelijk een schade überhaupt, laat staan binnen een redelijke termijn, te regelen. Hiermee is meteen ook het grootste communicatieprobleem benoemd. Het is dus belangrijk de zaken direct bij een contactpersoon of - organisatie te kunnen leggen die (ook) in Turkije werkzaam is teneinde geen vertraging te doen ontstaan. Zeker ook omdat de zaken niet zelden aan een arbitragecommissie moeten worden voorgelegd wegens onenigheid over het schadebedrag of de aansprakelijkheid.

Uw laatste vraag is pas te beantwoorden wanneer de onderliggende reden voor de huidige situatie bekend zou zijn. Maar wellicht heeft u daar enig inzicht in en dat zou ik dan weer graag van u vernemen.

Bijlage B Interview met dhr. mr. A. Öntaş, advocaat Onlaw Lawfirm locatie Amsterdam

Interviewer: mvr. M. Tuna
Geïnterviewde: dhr. mr. A. Öntaş
Wijze interview: schriftelijk
Datum: 29 maart 2016

1. Hoe ziet uw functieprofiel eruit?

Ik ben een letselschade advocaat. Ik verhaal de (letsel) schade van onder andere verkeersslachtoffers op de aansprakelijke partijen.

2. Hoe verloopt de communicatie tussen u en DAS/Onlaw Lawfirm te Istanbul?

De communicatie verloopt via mij en in voorkomende gevallen wordt er telefonisch contact opgenomen.

3. Loopt u tegen problemen aan die het proces van schadeafwikkeling in Turkije vertraagt?

Indien de zaak bij de rechtbank aanhangig wordt gemaakt, duren de procedures in Turkije te lang. 2 à 3 jaar zijn geen uitzonderingen. Bovendien worden er veel kosten gemaakt, omdat vaak de pro-formazittingen bijgewoond moeten worden, ook als er inhoudelijk niet veel wordt besproken.

Bij arbitrageprocedures zijn de vertragingen te overzien. Het beëdigd laten vertalen van stukken en het notarieel opvragen van volmachten, kost enige tijd. In Turkije kunnen advocaten niet procederen als zij niet over een notariële volmacht bezitten. In Nederland is dit niet nodig.

Hoe kunnen deze problemen opgelost worden?

Dat de gerechtelijke procedures zo lang duren heeft te maken met het systeem in Turkije, de capaciteitsproblemen etc. Arbitrage zou een oplossing kunnen zijn of mediation.

4. Kunt u stapsgewijs aangeven hoe het proces van schadeafwikkeling omtrent verkeersongevallen in Nederland via een gerechtelijke procedure verloopt?

Indien er sprake is van een schade, dan wordt naar de wederpartij een sommatiebrief verzonden om de aansprakelijkheid te erkennen. De aansprakelijkheidsstelling wordt doorgaans verzonden naar de verzekeringsmaatschappij omdat de meeste voertuigen verzekerd zijn.

In Nederland is er niet veel discussie omtrent de aansprakelijkheid omdat de jurisprudentie op dit punt duidelijk is. Om deze reden wordt de aansprakelijkheid vaak erkend door de verzekeringsmaatschappij, zodat de discussie zich toespitst op de schade. In dat verband worden in de buitengerechtelijke fase de (redelijke gemaakte) advocaatkosten, kosten van medische adviseurs, kosten van medische deskundigen, etc. vergoed.

Wordt de aansprakelijkheid niet erkend, dan kan na de sommatiebrief een dagvaarding worden uitgebracht. Na het uitbrengen van de dagvaarding dient de wederpartij een conclusie van antwoord in te dienen. Daarna wordt bijna altijd een comparitie van partijen gehouden. Alle partijen moeten dan bij de rechtbank verschijnen en de rechtbank heeft het dossier volledig bestudeerd. De rechtbank

stelt tijdens de zitting vragen aan de partijen, vormt een oordeel en zal proberen om beide partijen te laten schikken.

Indien een schikking niet mogelijk is, zal de rechter een uitspraak doen. Het kan een tussenvonnis zijn, het kan ook een eindvonnis zijn. Bij een tussenvonnis kan de rechter een deskundige benoemen, een getuigenverhoor inlassen of bijvoorbeeld een bewijsopdracht geven. Bij een eindvonnis doet de rechter meteen een uitspraak. Een dergelijke procedure duurt tussen 8 maanden à 1,5 jaar afhankelijk van de vraag of deskundigen etc. moeten worden benoemd.

- 5. In welke gevallen in een zaak geschikt om de zaak buiten rechte af te doen?**
Als de aansprakelijkheid vast staat en/of bij kleine schade.

- 6. Wordt in Nederland bij een verkeersongeval waarbij alleen materiële schade is ontstaan, gebruik gemaakt van arbitrage en/of mediation?**
In mijn praktijk in Nederland, heb ik geen ervaring met arbitrage of mediation bij verkeersongevallen.

- 7. Kunt u, mede gelet op de werkwijze in Nederland, aanbevelingen doen om het proces van schadeafwikkeling in Turkije efficiënter en effectiever te laten verlopen?**
De expertise rapportages laten opstellen, rekening houdend met de situatie in Turkije. Er is daarvoor een soort blauwdruk ontwikkeld tussen DAS en ons kantoor. Bij het opstellen van rapportages wordt zo veel mogelijk daarmee rekening gehouden. Er moet zich in het dossier aantal essentiële stukken bevinden, voordat de zaak bij Onlaw wordt aangemeld.

- 8. In 2013 is mediation in Turkije in werking getreden. Zou mediation een oplossing kunnen zijn om het proces van schadeafhandeling in Turkije te versnellen?**
Zolang de verzekeringsmaatschappijen in Turkije niet welwillend zijn, zal dat niet veel uitmaken. Als de verzekeringsmaatschappijen bereid zouden zijn, dan zou de afwikkeling eventueel sneller kunnen plaatsvinden. Een praktisch probleem is dat doorgaans het slachtoffer in Nederland is. Moet het slachtoffer voor een mediation gesprek naar Turkije komen? Dat zou niet praktisch zijn en veel kosten met zich meebrengen, tenzij het slachtoffer niet aanwezig hoeft te zijn bij het gesprek.

Bijlage C Interview met dhr. M. Donker, teamleider buitenlandzaken bij DAS Rechtsbijstand

Interviewer: mevr. M. Tuna
Geïnterviewde: dhr. M. Donker
Wijze interview: telefonisch
Datum: 10 april 2016

1. Hoe ziet uw functieprofiel eruit binnen DAS Rechtsbijstand?

Ik ben teamleider van een letselschadeteam van twaalf juristen. Wij doen voornamelijk letselschadezaken en algemene onrechtmatige daadzaken.

2. Kunt u stapsgewijs aangeven hoe het proces van schadeafwikkeling omtrent verkeersongevallen in Nederland binnen DAS Rechtsbijstand verloopt?

Personen die een DAS Rechtsbijstandsverzekering hebben kunnen digitaal een claim indienen. Vervolgens wordt door een jurist de zaak in behandeling genomen. Hij beoordeelt aan de hand van de door de cliënt geleverde stukken (aanrijdingsformulier, foto's plaats ongeval, foto's materiele schade aan het motorrijtuig en indien aanwezig proces-verbaal van de politie) de haalbaarheid van de zaak. Indien hij het nodig acht, kan door middel van een onafhankelijke schade-expert de materiële schade worden vastgesteld. Als de zaak haalbaar is, wordt contact gezocht met de verzekeraar van de aansprakelijke persoon, zodat de verzekeraar aansprakelijk kan worden gesteld.

Je kunt op grond van het kenteken achterhalen waar de aansprakelijke persoon verzekerd is, zodat je de verzekeringsmaatschappij aansprakelijk kan stellen. Indien het motorrijtuig niet verzekerd is of als het een gestolen motorrijtuig betreft, dan kan je terecht bij het Waarborgfonds Motorverkeer. Het Waarborgfonds Motorverkeer treedt dan op als verzekeraar. Je neemt contact op en dient je schade in.

3. Kunt u, mede gelet op de werkwijze in Nederland, aanbevelingen doen om het proces van schadeafwikkeling in Turkije efficiënter en effectiever te laten verlopen?

Schadeafwikkeling in Turkije verloopt moeizaam, omdat verzekeraars niet reageren. In bijna alle zaken moet geprocedeerd worden. Zelfs in zaken die heel helder zijn, vraag ik mijzelf af waarom daar een procedure voor gestart moet worden.

Ik vind het geen transparant proces. Zo heb ik ook zaken gezien die een aantal malen van rechtbank zijn veranderd. Bij de ene rechtbank zijn de dan in behandeling en worden ze bijvoorbeeld vier keer doorgeschoven naar een andere afdeling binnen de rechtbank. Dit leidt elke keer tot vertraging. Ik vind het niet een heel helder proces als ik het vergelijk met andere landen die we ook langs zien komen. In de meeste landen kan ik redelijk voorspellen hoe het proces verloopt. Processen in Turkije zijn lastig te voorspellen. Als ik het vergelijk met Marokko in het in Marokko redelijk goed georganiseerd. Het proces is voorspelbaar en leidt in veel gevallen tot een passende oplossing. In Turkije zie ik dit veel minder. Ik kan niet verklaren waardoor dat komt.

De verzekeraars zien dat de tegenpartij in het buitenland woont, waardoor ze geen actie ondernemen. Ze wachten af hoelang de benadeelde door zal zetten. Wanneer de benadeelde geen DAS Rechtsbijstandsverzekering heeft

procederen ze niet. Wanneer de benadeelde wel een DAS Rechtsbijstandsverzekering heeft, dan schakelen we een advocaat in.

In Turkije hebben we contactpersonen, maar het proces verloopt traag. De contactpersoon kan hier niks aan doen, omdat de verzekeraar niet reageert. Als je gaat procederen, duurt het heel lang voordat de zaak bij de rechtbank behandeld wordt. Er wordt ook vaak uitstel verleend of wisseling van rechters. De rechter moet dan de zaak opnieuw inlezen.

Hoe zou het in Turkije efficiënter en effectiever kunnen?

Dan zou er eigenlijk regelgeving moeten komen in Turkije zelf, waarin de verzekeraars worden aangesproken als ze een claim krijgen die een heldere zaak is qua aansprakelijkheid, dat dan niet naar de rechter moeten gaan, maar het geschil onderling moeten kunnen oplossen.

Als alle zaken voor de rechtbank komen, is dit een voordeel voor de verzekeringsmaatschappijen, omdat de verzekeraars weten dat een gerechtelijke procedure veel tijd in beslag neemt. Dit is een tactiek van de verzekeraars. Ik kan mij voorstellen dat verzekeraars er geen haast in maken, omdat het in hun voordeel is. Het zou fijn zijn als wij namens de klant kunnen communiceren met de verzekeringsmaatschappij.

4. In 2013 is mediation in Turkije in werking getreden. Zou mediation een oplossing kunnen zijn om het proces van schadeafhandeling in Turkije te versnellen?

Voor mediation heb je twee partijen nodig die instemmen om het geschil via mediation af te doen. Dit is juist hetgene dat ik mis in Turkije. De verzekeraars reageren niet op aanschrijvingen.

Het zou prettig zijn als de verzekerde bedragen zouden worden opgetrokken naar een Europees niveau (hogere verzekerde sommen op de aansprakelijkheidsverzekering). Hierdoor heb je de tweedeling niet. Je kunt dan de schade volledig via de verzekeraar afwikkelen en hoeft de aansprakelijke persoon niet voor het resterend schadebedrag te dagvaarden. Daarnaast is de bescherming van het slachtoffer niet goed geregeld. Onze cliënten staan niet te wachten om negen jaar te procederen voor paar duizend euro. De cliënten snappen niet waarom het proces zo lang moet duren. Ik kan het niet goed verklaren tegenover mijn cliënten.

5. Is arbitrage gebruikelijk in Nederland en wordt er gebruik van gemaakt?

Arbitrageprocedures heb je wel in Nederland. Maar verkeersongevallen worden niet via arbitrage afgedaan.

Bijlage D Interview met dhr. M. Koç, jurist personenschade bij DAS Rechtsbijstand

Interviewer: mevr. M. Tuna
Geïnterviewde: dhr. M. Koç
Wijze interview: telefonisch
Datum: 11 april 2016

1. Hoe ziet uw functieprofiel eruit binnen DAS Rechtsbijstand?

Ik ben jurist personenschade bij DAS Rechtsbijstand. Ik sta mensen bij, bij het verhalen van hun schade als gevolg van een ongeval.

2. Kunt u stapsgewijs aangeven hoe het proces van schadeafwikkeling omtrent verkeersongevallen in Nederland binnen DAS Rechtsbijstand verloopt?

Ten eerste moet je de wederpartij aansprakelijk stellen. Jij als eisende partij bent in ieder geval degene die moet aantonen dat het ongeval ook zo is gebeurd, zoals het door jou wordt geschetst. Daarvoor heb je nodig een ondertekend schadeaanvraagformulier van beide partijen, waarmee in ieder geval de betrokkenheid van de wederpartij in eerste instantie wordt aangetoond. Om de aansprakelijkheid aan te tonen moet je een onafhankelijke getuigenverklaring hebben. De onafhankelijke getuigenverklaring is niet verplicht, mits de wederpartij op de schadeaanvraagformulier aangeeft, dat hij aansprakelijk is voor de schade. Indien er tussen de partijen discussie ontstaat omtrent de aansprakelijkheid, dan moet je kunnen aantonen dat het ongeval is gebeurd zoals dat door de cliënt/verzekerde wordt geschetst. Van belang is dat je in ieder geval het schadeaanvraagformulier hebt. Je zorgt ervoor dat je een compleet schadeaanvraagformulier hebt, als dat niet het geval is vraag je de cliënt om het schadeaanvraagformulier volledig in te vullen.

Vervolgens moet je met het schadeaanvraagformulier kijken naar de kentekengegevens van de wederpartij. Het kenteken voer je in bij de RDW en via de RDW kan je de verzekeringsgegevens achterhalen en controleren of de auto geregistreerd staat en op wiens naam de auto geregistreerd staat. Vervolgens ga je daarmee aan de slag en stelt de verzekeraar van de tegenpartij aansprakelijk. De verzekeraar is de risicodragers, zij zullen een standpunt innemen inzake de aansprakelijkheid.

In artikel 150 Rv staat het bewijsrecht vermeld: wie eist bewijst. Je bewijst door middel van onafhankelijke getuigenverklaringen. Een proces-verbaal van de politie is niet voldoende, omdat de politie het verkeersongeval niet heeft zien gebeuren. Het komt wel eens voor dat de politie na het verkeersongeval ter plaatse komt. De politie stelt een proces-verbaal op en hoort de partijen. Je kunt wel bewijskracht ontfangen aan een politierapport als er een verkeersongevallenanalyse is verricht, want dan worden er bijvoorbeeld metingen en aanvullende onderzoeken ter plaatse verricht. Alleen een politierapport is niet voldoende, het moet dus aangevuld worden met onafhankelijke getuigenverklaringen.

Binnen DAS Rechtsbijstand worden de zaken omtrent materiële schade in beginsel buitenrechtelijk tussen DAS en de verzekeraar afgedaan.

Bijlage E Europees schadeformulier

AANRIJDINGSFORMULIER



1. Datum aanrijding	Tijd	2. Locatie: Land	Plaats: Straat	3. Gewonde(n), ook licht gew. nee ☐ ja ☐
4. Materiële schade*		5. Getuigen: naam, adres, tel.		
andere voertuigen dan A en B Nee ☐ ja ☐		andere objecten dan voertuigen Nee ☐ ja ☐		

VOERTUIG A	12. TOEDRACHT	VOERTUIG B																
6. Verzekeringnemer/verzekende (zie verzekeringspolis) NAAM: Voornaam: Adres: Postcode: Plaats: Land: Tel. of e-mail:	Zet een kruis (X) in elk van de betreffende vakjes, om de schets te verduidelijken * Beschrijven wat er is van toepassing is A ☐ 1 * stond geparkeerd/stond stil ☐ 2 * verliet een parkeerplaats/opende de deur ☐ 3 ging parkeren ☐ 4 reed weg van een parkeerplaats, een uitrit, een onverharde weg ☐ 5 was bezig een parkeerplaats, een inrit, een onverharde weg op te rijden ☐ 6 wilde een rotonde oprijden ☐ 7 reed op een rotonde ☐ 8 hield op achterrijde, in dezelfde richting en op dezelfde rijstrook rijdend ☐ 9 reed in dezelfde richting en op een andere rijstrook ☐ 10 veranderde van rijstrook ☐ 11 haalde in ☐ 12 ging rechtsaf ☐ 13 ging linksaf ☐ 14 reed achteruit ☐ 15 kwam op een rijbaan bestemd voor het tegengestroomd verkeer ☐ 16 kwam van rechts (op een kruising) ☐ 17 lette niet op een voortgangsteken of een rood licht B ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐ 11 ☐ 12 ☐ 13 ☐ 14 ☐ 15 ☐ 16 ☐ 17 ☐ ← vermeld het aantal aangrenzende vakjes → ☐ Te onderscheiden door BDEE bestuurders Houdt geen rekening van aansprakelijkheid de door aangevuld voor het vaststellen van de toedracht van de schade, tenzij anderszins schriftelijk vastgesteld.	6. Verzekeringnemer/verzekende (zie verzekeringspolis) NAAM: Voornaam: Adres: Postcode: Plaats: Land: Tel. of e-mail:																
7. Voertuig <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #00a0e3; color: white;">MOTORRETRUG</th> <th style="background-color: #00a0e3; color: white;">AANHANGWAGEN</th> </tr> <tr> <td>Merk, type</td> <td>Merk, type</td> </tr> <tr> <td>Kenteken/verz.plaat</td> <td>Kenteken/verz.plaat</td> </tr> <tr> <td>Land van registratie</td> <td>Land van registratie</td> </tr> </table>	MOTORRETRUG	AANHANGWAGEN	Merk, type	Merk, type	Kenteken/verz.plaat	Kenteken/verz.plaat	Land van registratie	Land van registratie		7. Voertuig <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #00a0e3; color: white;">MOTORRETRUG</th> <th style="background-color: #00a0e3; color: white;">AANHANGWAGEN</th> </tr> <tr> <td>Merk, type</td> <td>Merk, type</td> </tr> <tr> <td>Kenteken/verz.plaat</td> <td>Kenteken/verz.plaat</td> </tr> <tr> <td>Land van registratie</td> <td>Land van registratie</td> </tr> </table>	MOTORRETRUG	AANHANGWAGEN	Merk, type	Merk, type	Kenteken/verz.plaat	Kenteken/verz.plaat	Land van registratie	Land van registratie
MOTORRETRUG	AANHANGWAGEN																	
Merk, type	Merk, type																	
Kenteken/verz.plaat	Kenteken/verz.plaat																	
Land van registratie	Land van registratie																	
MOTORRETRUG	AANHANGWAGEN																	
Merk, type	Merk, type																	
Kenteken/verz.plaat	Kenteken/verz.plaat																	
Land van registratie	Land van registratie																	
8. Verzekeringsmaatschappij (zie verzekeringspolis) NAAM: Postbus: Groene kaart nr.: Verzekeringspolis of groene kaart geldig vanaf: tot: Agentschap (of tussenspersoon, of makelaar): NAAM: Adres: Postcode: Plaats: Land: Tel. of e-mail: Is het voertuig al risico verzekerd? Nee ☐ ja ☐		8. Verzekeringsmaatschappij (zie verzekeringspolis) NAAM: Postbus: Groene kaart nr.: Verzekeringspolis of groene kaart geldig vanaf: tot: Agentschap (of tussenspersoon, of makelaar): NAAM: Adres: Postcode: Plaats: Land: Tel. of e-mail: Is het voertuig al risico verzekerd? Nee ☐ ja ☐																
9. Bestuurder (zie rijbewijs) NAAM: Voornaam: Geboortedatum: Adres: Postcode: Plaats: Land: Tel. of e-mail: Rijbewijsnr.: Categorie (A, B, ...): Geldig tot:		9. Bestuurder (zie rijbewijs) NAAM: Voornaam: Geboortedatum: Adres: Postcode: Plaats: Land: Tel. of e-mail: Rijbewijsnr.: Categorie (A, B, ...): Geldig tot:																
10. Geef met een pijl de plaats aan waar het voertuig het eerst werd geraakt. 		10. Geef met een pijl de plaats aan waar het voertuig het eerst werd geraakt. 																
11. Zichtbare schade aan voertuig A:		11. Zichtbare schade aan voertuig B:																
14. Mijn opmerkingen	15. Handtekening bestuurders A B Te onderscheiden door beide partijen en na scheiding van de twee formulieren niets meer veranderen Voor afgifte door eigen verzekerde achterzijde invullen.	14. Mijn opmerkingen																

Tussenspersoon schade:

Maatschappij schade:

Thuis invullen en direct doorsturen aan uw
assurantietussenspersoon of aan uw verzekeraar



Verzekeringnemer	Naam.....		Post/busnr.....		
	Beroep..... loondienst/zelfstandig*)		Recht op aftrek BTW? ja/nee*)		
Bestuurder	Geboortedatum.....		geslacht m/v*)		
	Was de bestuurder gemachtigd te rijden? ja/nee*)				
	Zo nee, waarom niet?				
Verzekerd motorrijtuig	Ken stand				
	Gebruik tijdens voorval: bedrijf/beroep/vakantie/overig particulier gebruik*)				
	Is er sprake van: verhuur zonder chauffeur/taxi/goederenvervoer voor denken/les/tijden*)				
	Was aan het motorrijtuig een aanhangwagen/oplegger/tijspan gekoppeld? ja/nee*)				
	Indien ongekend, wat is hiervan het chassisnummer?				
Schade aan uw motorrijtuig	Geschat schadebedrag: €....., geschat door				
	Naam en adres reparateur..... tel.nr.....				
	Wanneer gaat het motorrijtuig naar de reparateur?				
Rechtsbijstand-verzekering	ja/nee*) Polisnr.		Maatschappij		
	Zo ja, is er andere schade dan aan uw motorrijtuig? ja/nee*)				
	Zo ja, welke?				
Inzittenden-verzekering?	ja/nee*) Polisnr.		Maatschappij		
Politie	Is er politie aanwezig geweest? ja/nee*) te:				
	Heeft de politie geholpen bij het invullen van het aanrijdingsformulier? ja/nee*)				
	Maakt de politie nog een apart rapport op? ja/nee/onbekend*)				
Slachtoffers	Naam	postcode/huisnummer	gesk.	geb.datum	aard letsel
eigen voertuig	.....	.....	m/v*)	.....	.....
	.....	.....	m/v*)	.....	.....
tegenpartij	.....	.....	m/v*)	.....	.....
	.....	.....	m/v*)	.....	.....
Omstandigheden tijdens voorval	Verzekende		Tegenpartij		
	Met welke snelheid werd gereden?		 km per uur		
	Binnen/buiten*) de bebouwde kom. Max. snelheid ter plaatse		 km per uur		
	Werd gereden op een voorwaarts-, verharde, onverharde weg of fietspad? .....		.....		
	Rechts, links of midden op de weg? .....		.....		
	Uit hoeveel rijstroken bestaat deze weg? .....		.....		
	Is er een ononderbroken streep? .....		.....		
	Breedte van de weg .....		.....		
	Werd tijdig richtingverandering aangegeven? .....		.....		
	Was er sprake van drankgebruik? .....		.....		
	Werd valhelm/autogordel gedragen? .....		.....		
	Werd verlichting gevoerd? .....		.....		
	Hoe was het uitzicht ter plaatse? .....		.....		
	Wegdek: droog/nat/sneeuw/hagel/ijsel*) .....		.....		
Aansprakelijkheid	Wie is naar uw mening aansprakelijk? Waarom meent u dat?				
					
					
					

Beschikt u nog over een aanrijdingsformulier? ja/nee*)

Datum.....

Handtekening verzekeringnemer

Onverzekende verklaart:

- voorstaande vragen en opgaven naar beste weten, juist en overeenkomstig de waarheid te hebben beantwoord en verstrekt en geen bijzonderheden met betrekking tot deze schade te hebben verzwegen;
- dit schadeaanrijdingsformulier en de eventueel nog nader over te leggen gegevens aan de maatschappij te verstrekken en te dienen tot vaststelling van de omvang van de schade en het recht op uitkering;
- van de inhoud van dit formulier kennis te hebben genomen.

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Alle verstrekte gegevens kunnen worden verwerkt in de Stichting Centraal Informatie Systeem van in Nederland werkzame verzekeringsmaatschappijen.
Het privacyreglement van de Stichting CIS is op de registratie van toepassing.

Bijlage F Modelbrief aansprakelijk stellen verzekeraar¹⁴²

<<Let op: Wanneer u de brief overneemt, laat dan alle rode tekst weg.>>

Aan: (naam van de WA verzekering)
..... (adres)
..... (postcode en woonplaats)
..... (uw woonplaats), (datum)

Betreft: Aanrijding d.d. (datum)

Geachte heer/mevrouw,

Hiermee stel ik u aansprakelijk voor de schade ten gevolge van de aanrijding, die heeft plaatsgehad d.d. (datum aanrijding) te (plaats), met mijn auto (of ander voertuig), kenteken ..-.-.. (eigen kenteken) en de auto (of ander voertuig) met kenteken ..-.-.. (kenteken tegenpartij) die op grond van mijn gegevens bij u WA verzekerd is.

Ik stel u aansprakelijk voor de aanrijding omdat uw verzekerde.....(geef aan waarom de tegenpartij aansprakelijk is, bijvoorbeeld deze heeft geen voorrang verleend, voerde een bijzondere manoeuvre uit). In de bijlage voeg ik een getuigenverklaring, een kopie van het schadeformulier en proces verbaal toe. (Alleen aangeven wat u meestuurt)

Ik verzoek u mij te berichten binnen 14 dagen na dagtekening van deze brief of u de aansprakelijkheid van uw verzekerde erkent. De schadevergoeding, een bedrag van (een totaal bedrag van €)⁽¹⁾, kunt u storten op mijn bankrekening nummer

In afwachting van uw bericht.

Hoogachtend,
..... (uw handtekening)

..... (uw naam)
..... (uw adres)
..... (uw postcode en woonplaats)
..... (telefoonnummer waar u overdag bereikbaar bent)

1. Wanneer het schadebedrag nog niet bekend is, kunt u de vermelding van dit bedrag gewoon weglaten.

¹⁴² ANWB. (z.d.). *Modelbrieven aansprakelijk stellen*. Geraadpleegd op 30 maart 2016, van <http://www.anwb.nl/rechtshulp/aanrijding-en-dan/schade-verhalen-hoe/aansprakelijk-stellen-modelbrieven>.

Bijlage G Voordelen mediation

Voordelen van mediation:

- het daadwerkelijke geschil tussen partijen staat bij mediation centraal;
- mediation kan snel nadat het conflict is gerezen worden gerealiseerd;
- partijen bedenken zelf een oplossing voor hun geschil;
- mediation brengt in het algemeen veel minder kosten met zich mee dan een formele juridische procedure;
- in tegenstelling tot een juridische procedure die aan allerlei regels en vormvoorschriften is gebonden, is een mediationproces vormvrij; en
- een mediationproces is veel meer gericht op de toekomst.¹⁴³

¹⁴³ Vreugdenhil 2005, p. 39-42.

Bijlage H Interview met mevr. mr. A. Uç , advocaat Onlaw Lawfirm locatie Istanbul

Interviewer: mevr. M. Tuna
Geïnterviewde: mevr. mr. A. Uç
Wijze interview: mondeling
Datum: 23 april 2016

1. Hoe ziet uw functieprofiel eruit?

Ik ben bij Onlaw Lawfirm te Istanbul als advocaat stagiair begonnen. Na mijn stage ben ik hier blijven werken. Ik werk al tien jaar bij dit kantoor. Sinds vijf jaar behandel ik voornamelijk aansprakelijkheids- en letselschadezaken omtrent (grensoverschrijdende) verkeersongevallen.

2. Hoe beoordeelt u het Turkse rechtssysteem?

Het rechtssysteem in Turkije werkt traag. De rechtbanken in eerste aanleg hebben een te hoge werkdruk. Daarnaast blijven de zaken ook te lang liggen bij de Hoge Raad wegens de werkdruk, waardoor het lang kan duren voordat de zaak ter zitting wordt behandeld. Ook zijn er veelal onervaren rechters. Door de te hoge werkdruk hebben de rechters niet de mogelijkheid om het dossier nauwkeurig te behandelen en dit leidt in de meeste gevallen niet tot een onafhankelijke oordeel.

Indien je als advocaat de zaak goed volgt en de rechterlijke tussenbeslissingen op tijd uitvoert, wordt de zaak een tikje versneld. Om de zaak nog sneller en eenvoudiger af te doen, dient een beroep gedaan te worden op geschillenbeslechting via arbitrage of mediation. Via arbitrage of mediation kan het resultaat sneller bereikt worden. Daarnaast zal arbitrage of mediation de werkdruk van de rechters in eerste aanleg en bij de Hoge Raad doen verminderen.

3. Hoe denkt u over de gerechtshoven? Kan een gerechtelijke procedure door de komst van de gerechtshoven versneld worden?

De wet omtrent de gerechtshoven is in 2004 in de Hukuk Usulu Muhakemeler (nieuw HMK) geregeld. Maar nog steeds is de toepassing van de gerechtshoven nog niet in werking getreden. In juli 2016 kunnen de zaken na eerste aanleg bij het gerechtshof worden behandeld. De gerechtshoven zijn gebouwd en de rechters zijn aangesteld.

4. Hoe verloopt de communicatie tussen u en mr. A. Öntas? Loopt u tegen problemen aan die het proces van schadeafwikkeling in Turkije vertraagt?

We communiceren met de heer A. Öntas via de e-mail. Indien een zaak via DAS Rechtsbijstand bij de heer A. Öntas wordt neergelegd, stuurt de heer A. Öntas het dossier inclusief de bijlagen naar ons. Op het moment dat de zaak bij ons terecht komt, wordt door mij de zaak inhoudelijk onderzocht. Daarnaast beoordeel ik of er gegevens of bescheiden ontbreken. Indien dit het geval is, wordt met de heer A. Öntas gecommuniceerd. De heer A. Öntas communiceert vervolgens met DAS Rechtsbijstand en de benadeelde.

Er is wel een aantal problemen op te noemen dat het proces van schadeafwikkeling in Turkije vertraagt. Zo hebben wij bijvoorbeeld een volmacht van de benadeelde nodig. Indien de volmacht niet op tijd wordt verkregen wordt het proces van schadeafwikkeling vertraagd. Een voorbeeld: wilt de benadeelde na de uitspraak van de rechter in eerste aanleg cassatie instellen bij de Hoge

Raad? Indien de benadeelde niet op tijd de volmacht geeft, is de advocaat niet bevoegd om namens de benadeelde op te treden.

Hoe kan dit probleem volgens u opgelost worden?

Er dient een overeenkomst tussen de benadeelde en Onlaw Lawfirm opgesteld te worden. In deze overeenkomst kan een artikel worden opgenomen dat alle kennisgevingen via de e-mail wordt gedaan. Daarnaast dient er ook een artikel te worden opgenomen dat alle kennisgevingen van de advocaat geldig zijn. Een voorbeeld artikel kan zijn: indien de benadeelde niet binnen vijf dagen op de mail reageert, zal er geen actie worden ondernomen.

5. Kunt u aanbevelingen doen aan DAS Rechtsbijstand omtrent hun werkwijze?

Aangezien soortgelijke werkzaamheden worden verricht, kan voor mogelijke vragen, inclusief het antwoord, een standaardformulier worden ontwikkeld. Vervolgens dient op grond van dit standaardformulier alle gegevens en bescheiden verzameld te worden. Indien op deze wijze de gegevens en bescheiden worden verzameld, zullen er geen documenten in het dossier ontbreken. Het ontbreken van gegevens en/of bescheiden in het dossier vertraagt het proces van schadeafwikkeling in Turkije. Wanneer de gegevens en bescheiden volledig en op de juiste wijze worden aangeleverd, kan het ervoor zorgen dat het proces van schadeafwikkeling in Turkije niet wordt vertraagd.

Dit standaardformulier kan door DAS Rechtsbijstand worden opgesteld. Wij als Onlaw Lawfirm kunnen bij het opstellen van dit standaardformulier DAS Rechtsbijstand ondersteunen. Daarnaast kunnen wij als Onlaw Lawfirm aangeven welke aspecten het standaardformulier moet bevatten, zoals:

- het proces-verbaal van het ongeval
- kopie kentekenbewijs
- kopie rijbewijs
- foto's plaats van het ongeval
- foto's schade aan het motorrijtuig
- het expertiserapport autoschade

De expertrapportage is een belangrijk document. Dit betekent dat deze rapportages door de schade-expert gedetailleerd opgesteld moeten worden. Indien de rapportages gedetailleerd worden opgesteld, levert het rapport meer voordelen bij de behandeling van de zaak door de arbiter. Doorgaans worden de expertrapportages door de arbiter geaccepteerd. Het probleem waarmee de rechter of de arbiter op dit moment mee te maken heeft, is dat in het dossier geen aanvullend bewijs aanwezig is, zoals gedetailleerde foto's van de schade aan het motorrijtuigen en de factuur waaruit blijkt welke reparatie(s) door de garage aan het motorrijtuig is verricht.

Indien het dossier de genoemde bewijsstukken niet bevat, dan beoordeelt de Turkse schade-expert in Turkije de schade alleen op grond van de foto's. Op deze foto's is alleen de zichtbare (blik)schade te zien, maar bijvoorbeeld niet de schade aan de onderkant van het motorrijtuig. Indien de Turkse schade-expert alleen op grond van de normale foto's de schade berekent, leidt dit tot een onjuiste schadeberekening en zodoende ook tot een lagere schadevergoeding.

6. Kunt u stapsgewijs aangeven hoe het proces van schadeafwikkeling omtrent verkeersongevallen in Turkije verloopt?

Buitengerechtelijke afdoening

Ten eerste worden de gegevens en bescheiden verzameld. Hierna wordt de verzekeraar van de aansprakelijke persoon aangeschreven en wordt een termijn van vijftien dagen afgewacht. In 95% van de gevallen wordt door de verzekeraar op de sommatiebrief niet gereageerd, omdat de verzekeraars ervan op de hoogte zijn dat een gerechtelijke procedure jaren in beslag kan nemen, en dit is in hun voordeel. Indien binnen vijftien dagen de verzekeraar geen antwoord geeft op de brief kan gekozen worden om naar de rechter of de arbiter te stappen. Doorgaans wordt bij letsel en overlijdensschade een rechtszaak gestart. Maar ook in gevallen wanneer op grond van het proces-verbaal blijkt dat de aansprakelijkheid verkeerd is vastgesteld. Bij materiële schade wordt een beroep gedaan op arbitrage, maar een rechtszaak starten is ook mogelijk.

Hoe wordt een arbitrage aangevraagd?

Een arbitrage wordt aanhangig gemaakt door het indienen van een arbitrageaanvraagformulier.

Stemmen de partijen altijd in met arbitrage? Zo nee, welke stap wordt er dan ondernomen?

Indien ik aan de benadeelde informatie verstrek over een arbitrageprocedure, stemt de benadeelde in om via arbitrage de tegenpartij aansprakelijk te stellen. Alle verzekeringsmaatschappijen zijn lid van de arbitragecommissie, waardoor zij ook altijd een arbitrageprocedure accepteren. Tot nu toe heeft geen één verzekeringsmaatschappij een arbitrageprocedure afgewezen.

Hoelang duurt een arbitrageprocedure?

Via een arbitrageprocedure wordt door de arbiter binnen 4 tot 8 maanden over de zaak beslist.

Indien de arbitrale vonnis niet wordt nagekomen, kan dan beslag worden gelegd?

Indien aan het arbitraal vonnis niet wordt voldaan, dan is het mogelijk om het vonnis ten uitvoer te leggen.

7. Is het mogelijk om via een kortgedingprocedure voorschot te vorderen?

De wetgever heeft in de wet HMK de mogelijkheid gesteld om een kortgedingprocedure te starten, echter wordt de kortgedingprocedure door de rechter niet uitgevoerd. De rechter is dan van mening dat via een kortgedingprocedure de rechter een partij kiest en hierdoor niet onafhankelijk een oordeel kan vormen.

8. Hoe ervaart u de arbitrageprocedures in het algemeen?

Ten eerste wordt de zaak door de aangestelde arbiter inhoudelijk beoordeeld. Vervolgens wordt de zaak naar een schade-expert gestuurd. De schade-expert stelt een rapport op waarin hij de hoogte van de materiële schade vaststelt en stuurt vervolgens dit rapport naar de arbiter en de partijen. Na deze fase beslist de arbiter over de zaak. De arbiter beslist op grond van de documenten die hij feitelijk in zijn bezit heeft. Indien aanvullend bewijs niet aanwezig is, is de schadevergoeding dus ook lager. Een hoorzitting heeft tot nu toe niet plaatsgevonden.

Opgemerkt dient te worden dat Nederlandse dossiers doorgaans niet aanvullend bewijsmateriaal hebben, waardoor de arbiter alleen op grond van het bewijs dat aanwezig is, beslist. Hierdoor wordt niet het volledige schadebedrag vergoed. Indien aanvullend bewijsmateriaal voorhanden is en uitgebreidere meerdere foto's van de schade worden gemaakt, zal de schadevergoeding hoger uitvallen.

Voordelen van arbitrage:

- arbitrage verloopt snel en heeft een kortere duur
- arbitrage is goedkoper (geen griffierecht, kosten expertrapportage, betekeningkosten)
- arbitrage is vertrouwelijk
- de procedure is minder formeel

9. Tegen welke problemen loopt de arbiter aan bij de behandeling van het DAS-dossier?

- Documenten worden niet goed of niet voldoende duidelijk vertaald.
- Ontbreken van aanvullend bewijs.

10. Op welke wijze kan het proces van schadeafwikkeling in Turkije versneld worden?

Gerechtelijke procedures duren heel lang. Indien als alternatief mediation wordt toegepast kan het proces van schadeafwikkeling efficiënter en effectiever worden afgewikkeld. Mediation wordt in ons land veelal ingezet bij civiele materiële en/of immateriële schadevergoedingszaken, arbeidsconflicten, ondernemingsrecht, octrooirecht en personen en familierecht.

Op dit moment is mediation tussen de benadeelde en de verzekeringsmaatschappij niet mogelijk.

Hoe verloopt een mediation procedure:

1. Indienen verzoek mediation via www.adb.adalet.gov.org.
2. Mediatorfunctionaris neemt contact op met de partijen en maakt de eerste afspraak.
3. De bijeenkomst begint met het bespreken van de mediationregels en de inhoud van het mediationvoorstel (partijen kunnen samen en/of individueel dit gesprek voeren met de mediator).
4. De mediator brengt alle belangen in kaart en laat de partijen zoeken naar oplossingen die zo veel mogelijk tegemoetkomen aan ieders belangen en/of wensen.
5. Mediator vat de voortgang samen en maakt een afspraak voor de volgende bijeenkomst. Hoeveel bijeenkomsten er nodig zijn, hangt af van de situatie. Van elke bijeenkomst wordt een verslag van gemaakt.
6. Als de partijen het met elkaar eens zijn, legt de mediator de afspraken vast in een overeenkomst. Als er geen overeenstemming bereikt kan worden, dan wordt via arbitrage of een gerechtelijke procedure de procedure voortgezet. Ook van deze keuze wordt een overeenkomst vastgesteld.

11. Is mediation geschikt om geschillen omtrent verkeersongevallen op te lossen?

Mediation is geschikt om geschillen met betrekking tot verkeersongevallen op te lossen. Maar op dit moment wordt mediation door de verzekeringsmaatschappijen niet uitgevoerd. Hierdoor is het niet mogelijk om via mediation het proces van schadeafwikkeling te versnellen. Het is verstandig om voor materiële schade een wetswijziging in de KTK of HMK door te voeren,

waarin de verzekeringsmaatschappijen worden verplicht om het geschil eerst via mediation proberen op te lossen.

Met name banken en verzekeringsmaatschappijen zijn in ons land zeer sterke instellingen. Hierdoor hebben zij de mogelijkheid om de wet naar hun voordeel toe te passen of te laten veranderen.

12. Heeft u al ervaring met mediation? Bent u voldoende geschoold om als mediator op te treden?

Ik heb mijn diploma om als mediator op te treden in 2013 behaald. Helaas heb ik tot op heden nog niet als mediator op kunnen treden. Wel heb ik voldoende inzicht om te kunnen beoordelen of een zaak via mediation opgelost kan worden of niet.

1. Öncelikle sizi tanımak isterim, bana kısaca kendinizden bahseder misiniz?

10 yıldır avukat olarak görev yapıyorum. Doğan Hukuk bürosunda stajımı yaptım, ve stajdan sonra avukat olarak aynı yerde çalışmaya devam ettim. Son beş yıldır ağırlıklı olarak trafik kazaları ve tazminat davaları üzerinde çalışıyorum.

2. Türkiye'deki adalet sistemini nasıl değerlendirirsiniz?

Türkiye'deki adalet sistemi çok yavaş isliyor. Mahkemelerin iş yoğunluğu ve dosyaların Yargıtay'da kaldığı süreç nedeniyle davalar çok uzun sürüyor. Nitelikli ve tecrübeli olmayan hakimler var. İş yoğunluğu nedeniyle hakimler dosyaya tam olarak inceleyemiyorlar. Bu nedenle davalar çoğu zaman hem başka yöne kayabiliyor hem de uzuyor.

Dosyanı takip ettiğin zaman ve ara kararlarını zamanında yerine getirdiğinde bir nebze hızlandırabiliyorsun. Daha asmak istiyorsan, bu hız konusunu, alternatif uyuşmazlık çözüm yollarında başvurmak gerek, gerek sonuca ulaşmak gerekse 'de mahkemelerin iş yoğunluğunu azaltmaktan faydalı olacaktır. Örneğin arabuluculuk ve tahkim.

3. İstinaf mahkemesi hakkında düşünceleriniz nedir? Sizce istinaf mahkemesinin kuruluşuyla prosedürler hızlandırılabilir mi? İstinaf mahkemeleri sizce neden daha kurulmadı?

İm yasası Hukuk usulü mahkemeler=eski (yeni HMK) kanununda 2004'de düzenlenmiştir. Ancak halen dahi uygulaması yürürlüğe girmemiştir. Temmuz (juli) 2016 faaliyete geçecek. Fiziki olarak hakimler atandı.

4. Avukat A. Öntaş ile iletişiminizi nasıl tamamlarsınız? Hiç sureci yavaşlatan sorunlarla karşılaşır mısınız?

Mail üzerinden iletişiminizi sağlıyoruz. Konu geldiğinde mail ile ve maile belgeleri 'de ekleyerek bize gönderiyor. Gerekli incelemeyi yaptıktan sonra, neler yapabileceğimizi ve eksik belgeler konusunda yeniden iletişime geçiyoruz. Başvuru ve sonrasına ilişkin yine mail üzerinden bilgilendirme yapıyoruz. Ali bey hem DAS'la ve oradaki müvekkillerle iletişim kuruyor.

Sorun bazen bir müvekkil onayına ihtiyacımız olduğu durumlarda yavaşlıyor, çünkü bizzat müvekkilden talimat veya onay almamızı gerektiren durumlar olabiliyor. Bunlar genellikle sureli işlemler. Örneğin karara itiraz edin veya etmeyin. Bu sorun nasıl çözülebilir? Müvekkille bir sözleşme yapılabilir, ve sözleşmede geçerli e-mail adresi belirtilerek bu maile yapılacak bildirimlerin geçerli olacağı konusunda sözleşmeye madde konulabilir.

Örneğin: bu maile 5 gün içerisinde olumlu veya olumsuz cevap vermediğiniz takdirde, işlem yapılmayacaktır.

5. DAS Rechtsbijstand'a çalışma yöntemleri hakkında öneriler yapabilirimsiniz?

Aynı tür işler yapıldığı için olası sorulara cevapları içerecek şekilde bir form oluşturulabilir (bijv. ruhsat varmi/yokmu). Bu form üzerinden evraklar tamamlanırsa eksik kalmayacağından daha düzenle ve sureci yavaşlatmayacak şekilde işlemler yapılabilir.

DAS'da bu formu oluşturabilir, yada biz bu formda nelerin yer alması gerektiği konusunda destek sunabiliriz.

Öncelikle bas vuruda gerekli olacak tüm evraklar, ayrı ayrı başlıklar halinde listelenmeli örnek:

- kaza tespit tutanağı
- kopya ruhsat
- kopya sürücü belgesi
- kaza anı fotoğrafları
- araçtaki hasar fotoğrafları
- bilirkişi tarafından hasar miktarının raporu

Eksper raporları bu isin temel taşı. Bu nedenle eksper raporlarının daha ayrıntılı olması faydalı olacaktır. Genellikle Türkiye'deki hakim bu raporları kabul ediyor ancak, ek bazı delillerle (ayrıntılı fotoğraflar, onarıma ilişkin fatura gibi) bu raporları destekleyemediğimizde bilirkişi sadece görünen zararları hesaplıyor, ve bu durumda eksik tazminat hesaplanmasına sebep oluyor.

6. Adım adım Türkiye'deki araba kazalarının prosedürü nasıl ilerliyor? (Dosya oluşturmasından başlayıp, tazminatın ödemesine kadar)

Yargısız davalarda (tahkim) prosedür nasıl?

Öncelikle evraklar tamamlanıyor, inceleme neticesinde sigorta şirketine başvuru yapıp, yasal 15 günlük süre bekleniyor. Sigorta şirketleri yüzde 95 hallerde başvuruya cevap vermiyor, çünkü dava açılacağını bildikleri için, ve bu onlar için uygundur. Bu süre içerisinde sigorta şirketi ödeme yapmazsa, gerek dava yada sigorta tahkime başvuruda bulunabiliyoruz. Genellikle olumlu ve yaralamalı trafik kazalarında dava acıyoruz, yada kaza tespit tutanağında kusurun ve yanlış belirlendiğini düşündüğümüz dosyalarda dava yoluna başvuruyoruz. Maddi zararlarda tahkime başvuruyoruz, ama dava 'da açılabilir.

Tahkim nasıl talep edilir?

Başvuru formu 'ile Sigorta tahkim komisyonuna başvuruyoruz.

Taraflar her zaman tahkimi onaylıyor mu?

Müvekillere tahkim prosedürü hakkında bilgi verdiğimde, dava yoluna göre daha cazip olduğundan, müvekilleri bunu kabul ediyor. Sigorta şirketleri, zaten tahkime üye olduklarından kabul etmiş sayılıyorlar.

Onaylamazlarsa ne yapılıyor?

Onaylanmazsa dava acılıyor. Bu zamana kadar daha hiç kabul etmeyen olmadı.

Tahkimde bir davanın sonuçlanması ne kadar sürüyor?

4 ila 8 ay arasında tahkim davası sonuçlanıyor.

Tahkim kararına uyulmazsa, icra takibi başlatabiliyormuşsunuz?

Evet, tahkim kararları, mahkeme kararı gibi bağlayıcı.

7. İhtiyati tedbir proseduru (araba kazalarında) uygulanıyormu?

Yasada (HMK) dava açılıp delilleri sunduktan sonra, hakimin dosya üzerinden zararın bir kısmının davalı tarafından ödenmesine karar verebileceğine ilişkin hüküm bulunmaktadır, ancak hakimler böyle bir kararın olumlu oy kullanma olarak anlayabilecek kaygısızca yasanın bu hükmünü uygulamamaktadırlar.

8. Tahkim prosedürlerini genel olarak nasıl tamamlıyorsunuz? Sizce tahkimde neler değişmelidir?

Sigorta tahkimde görevli onlarlar hakemler dosyayı inceledikten sonra, zararı hesaplayacak bilirkişiye dosyayı vermektedirler. Bilirkişi raporunu hazırlandıktan sonra, taraflara gönderilmektedir. Bu asamadan sonra hakem dosyayı sonuçlandırmaktadır. Duruşma istisnai halleder (bazen) yapılıyor. Bu güne kadar hiç bir duruşma olmadı ve çağırılmadım

Hollanda'da alınan eksper raporlarının kabul edilmeyenleri ise gözlemlediğim kadarıyla eksik evraklardan kaynaklanıyor. Yani aracın hasar gören ve onarılması gereken parçalarının gerek fotoğraf gerekse 'de fatura ve benzeri ek delillerle ispatlanamamasından kaynaklanıyor. Ayrıntılı çokça fotoğraf lazım.

Tahkim faydaları:

- Sure daha kısa/hızlı
- Daha az masraflı (bu ücretler yoktur, dava harcı, bilirkişi ücreti, tebligat masrafları)
- Tahkim güvenilirdir
- Prosedür daha az resmidir

(DAS dosyalarında DAS avukat parasını ödüyor, Türk müvekkilleri kendileri ödüyor).

Hakem ile taraflar arasındaki iletişim mail üzerinden yapılıyor, bir kere postada evrakların süreci açısından, ve tebligat masrafları açısından, bir diğeri yazdığın dilekçeyi direk mail üzerinden zaman açısından büyük kolaylık.

9. Hakem DAS-dosyasını incelerken hangi sorunlarla karşılaşılıyor? Bu sorunları gidermek için neler yapılması gerekiyor?

- Bazı evrakların tercümesi eksik olabiliyor
- zarar miktarını kanıtlamaya yeterli olabilecek evrak eksikliği olabiliyor

10. Türkiye'deki prosedürler nasıl hızlandırılabilir?

Davalar maalesef son derece uzun sürüyor. Alternatif uyuşmazlık çözüm yollarının uygulanması sağlanabilirse, uyuşmazlıklar çok daha barışçıl ve kısa surede çözümlenebilir. Nitekim ülkemizde arabuluculuk yöntemi bazı davalarda (maddi/manevi, is davaları, ticari davalar, marka/patent, aile hukuku) uygulanmakta ve son derece başarılı sonuçlanıyor. Bu da gelecek için bizleri umutlandırıyor.

Sigorta şirketleri bakımından ise, şuanda arabuluculuk yolu ile çözüm bulmak mümkün değil.

1. başvuru arabuluculuk www.adb.adalet.gov.org
2. arabulucu olan kişi her iki tarafla iletişime geçiyor, ve birinci görüşme için randevu veriyor
3. Birinci görüşmede arabuluculuk yöntemi, arabuluculuk esasları hakkında arabulucu taraflara bilgi veriyor. (taraflar bu randevuya isteklerine, isterlerse ayrı ayrı isterlerse beraber katılabilirler).
4. Arabulucu iki tarafın isteklerini özetliyor ve beraber bir çözüm aranıyor. Bu çözüm her iki tarafında ilgi ve/veya ihtiyaçlarını içermesi gerek.

5. Arabulucu konuşulanları özetliyor ve bir sonraki toplantı için randevu günü belirliyor. Duruma göre kaç toplantıya ihtiyaç olduğunu arabulucu belirleyebiliyor. Bu görüşmeler bir veya birden fazla kez olabilir. Her görüşmede tutanak tutuluyor.
6. Taraflar aralarındaki uyuşmazlıktan dolayı bir çözüme ulaşırlarsa, arabulucu bu anlaşmayı bir anlaşma formuna yazacaktır. Taraflar arasında anlaşmaya varılamadığı takdirde, tahkim veya adli prosedür başlatmaları gerektir.

11. Arabuluculuk trafik kazalarında anlaşmazlıkları çöze bilir mi?

Çözebilir, hatta gerek sigorta şirketi gerek ise mağdur açısından, çok da faydalı bir yöntem olurdu, ancak sigorta şirketlerinin şuan için arabuluculuk uygulaması bulunmuyor, ancak (maddi hasarlarda) arabulucuya gitmenin zorunlu olduğuna ilişkin bir yasa değişikliği (KTK veya HMK) yapılırsa arabuluculuğun zorunlu olacağından uygulanabilir.

Sigorta şirketleri (bank ve sigorta şirketleri ülkemizde çok güçlü bir kurumlar), dolayısıyla istedikleri gibi kanunu uygulama imkânları doğuyor.

12. Arabuluculukla deneyiminiz var mı? Bir arabuluculuk için yeterince bilgili misiniz?

Arabuluculuk eğitimi 2013 yılında aldım. Adalet Bakanlığı arabuluculuk Daire Başkanlığı arabulucular sicilinde kaydında bulunmaktadır. Maalesef şuan için arabuluculuk uygulamam yok. Ancak önüme gelen uyuşmazlıklarda, uyuşmazlığın arabuluculuk yöntemiyle çözülüp veya çözilemeyeceği konusunda, farkındalığım var.

Bijlage I Interview met dhr. mr. M. Doğan, advocaat Onlaw Lawfirm locatie Istanbul

Interviewer: mevr. M. Tuna
Geïnterviewde: dhr. mr. M. Doğan
Wijze interview: mondeling
Datum: 26 april 2016

1. Hoe ziet uw functieprofiel eruit?

In ben in 1996 afgestudeerd aan de Universiteit van Istanbul als advocaat. Vervolgens heb ik één jaar bij een advocatenkantoor met Europese aangelegenheden als advocaat-stagiair gewerkt en twee jaar als advocaat. Hierna heb ik in 2004 samen met twee vrienden in Taksim een advocatenkantoor opgericht. Op dit moment werken wij met verschillende advocatenkantoren gevestigd in Europa. Het betreft voornamelijk zaken omtrent aansprakelijkheids- en schadevergoedingsrecht bij verkeersongevallen, ondernemingsrecht, personen- en familierecht en vastgoed en huurrecht.

2. Hoe beoordeelt u het Turkse rechtssysteem?

Vergeleken met andere ontwikkelde landen loopt Turkije achter. Er zijn vele redenen op te noemen, zoals het onderwijssysteem, de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht, de invloed van de politieke partijen op de rechterlijke macht, het ontbreken van goede opgeleide en voldoende ondersteunende rechters.

3. Hoe denkt u over de gerechtshoven? Kan een gerechtelijke procedure door de komst van de gerechtshoven versneld worden?

Een goed ontwikkeld land biedt de partijen de mogelijkheid om het geschil voor drie gerechtelijke instanties voor te leggen. Een tweede feitelijke instantie is goed en moet ondersteund worden. De Hoge Raad oordeelt of het recht en de procesregels juist zijn toegepast. Het dossier wordt dus niet inhoudelijk behandeld. Alleen bij de rechtbank in eerste aanleg wordt het dossier door de rechter inhoudelijk behandeld. Met de komst van de gerechtshoven hebben de partijen meer vertrouwen in de rechtspraak, omdat het dossier twee keer inhoudelijk kan worden behandeld.

Volgens mij dient een rechter, na het behalen van zijn diploma, ten minste de leeftijd van 30 à 35 jaar hebben bereikt om onafhankelijk het beroep uit te kunnen voeren. Op dit moment heb je rechters in de leeftijd van 25 jaar. Zij hebben geen of niet voldoende praktijkervaring. Daarnaast dient de rechterlijke macht uitgevoerd te worden door echte rechters en niet door rechters die door middel van 'vriendjespolitiek' zijn gekozen.

4. Kunt u aanbevelingen doen aan DAS Rechtsbijstand omtrent hun werkwijze?

DAS Rechtsbijstand dient het dossier volledig aan te leveren om zodoende geen vertraging op te lopen bij het proces van schadeafwikkeling.

5. Op welke wijze kan het proces van schadeafwikkeling in Turkije versneld worden?

Naar mijn mening dient het onderwijssysteem verbeterd te worden. Daarnaast dient het aantal rechters verdubbeld te worden, zodat de werkdruk wordt verlicht.

Op dit moment zijn er 10.072 rechter¹⁴⁴ in dienst. Verder dienen kleine problemen, zoals verkeersongevallen waarbij alleen materiële schade is ontstaan, via mediation afgedaan te worden.

6. Is mediation geschikt om geschillen omtrent verkeersongevallen op te lossen?

Mediation is voor beide partijen een snelle en praktische manier om het geschil op te lossen. Naar mijn mening dient een onafhankelijke schade-taxatie organisaties opgericht te worden. Deze organisaties dienen de hoogte van de schade vast te stellen. Door middel van de onafhankelijke schade-taxateurs hebben beide partijen meer zekerheid dat het rapport op de juiste wijze en onafhankelijk tot stand is gekomen. Naar mijn mening zullen de verzekeraars dan wel instemmen met mediation en kunnen de geschillen sneller worden opgelost. Daarnaast dient de wet gewijzigd te worden. Voor materiële schade tot bijvoorbeeld 2.000 TL aan motorrijtuigen, dient de wetgever vast te stellen dat men het geschil via mediation dient op te lossen.

1. Öncelikle sizi tanımak isterim, bana kısaca kendinizden bahseder misiniz?

1996 yılında İstanbul Üniversitesi hukuk fakültesinden mezun olduktan sonra, Avrupa bağlantılı is yapan bir hukuk bürosunda bir yıl stajımı yaptım ve o büroda iki yıl kadar avukat olarak çalıştıktan sonra 2004 yılında iki arkadaşım ile birlikte Taksim'de bir hukuk bürosu kurduk ve serbest avukatlık yapmaya başladım. Büromuz Avrupa'nın değişik şehirlerinde bulunan partner hukuk bürolarıyla trafik kazaları, aile hukuku, gayri menkul ve kira hukuku, tazminat hukuku ve şirketler hukuku konularında çalışmaktayız.

2. Türkiye'deki adalet sistemini nasıl değerlendirirsiniz?

Türkiye gelişmiş ülkelerde karşılaştırılmış olduğunda gerideyiz. Bunun bir çok nedeni var örneğin, eğitim sistemi, yargının bağımsızlığı, siyasal iktidarların yargı üzerindeki etkisi, yeterli yargıç sayısı olmaması.

3. İstinaf mahkemesi hakkında düşünceleriniz nedir? Sizce istinaf mahkemesinin kuruluşuyla prosedürler hızlandırılabilir mi?

İstinaf mahkemeleri sizce neden daha kurulmadı?

Gelişmiş bir ülke temyiz mahkemesi/Yargıtay hariç vatandaşlarına en az iki dereceli bir yargı sistemi sunmalıdır. Bu anlamda ikinci derece bir yargı sistemi olarak istinaf mahkemesi iyidir ve desteklenmelidir. Yargıtay'da hakim dosyayı içerikli değerlendirmiyor. Yargıtay'daki hakim tek usul kurallarının doğru uygulandığını inceliyor. Tek mahkemede hakim dosyayı içerikli değerlendiriyor. İstinaf mahkemesinin gelişimiyle taraflar hukuka daha fazla güvenebilirler, çünkü dosya iki kez içerikli hakimler tarafından incelenme hakkı doğuyor.

Bana göre bir hukuk mezununun yargıç olabilmesi için sadece üniversiteyi bitirmesi yeterli olmayıp en az 30/35 yaşına gelmesi önemli, çünkü bu durumda bağımsız karar verebilirler. Şuan 25 yaşında olan hakimler var. Bu hakimlerin hiç veya yeterli deneyimlere sahip değiller. Ayrıca oraya gerçek hukukçuların gelmesi lazım yoksa ülkemizdeki sistemde olduğu gibi mülakat (torpil) yoluyla değil.

¹⁴⁴ Hakimler ve Savcılar yüksek kurulu. (z.d.). *Türkiye geneli hakim ve savcı kadro durumu*. Geraadpleegd op 26 april 2016, van <http://www.hsyk.gov.tr/dosyalar/istatistikler/H-S-istatistikler-22-07-2015.pdf>.

4. DAS Rechtsbijstand'a çalışma yöntemleri hakkında öneriler yapabilirimsiniz?

Bizden DAS'a gidecek bilgiler ve geri bildirimler doğrultusunda DAS'in dosyaları tam hazırlayıp bize göndermesi, zaman kaybını önleyecektir.

5. Türkiye'deki prosedürler nasıl hızlandırılabilir?

Bana göre öncelikle eğitim sistemi geliştirilmiş olması gerekiyor isidir, ayrıca mevcut yargıç sayısı en az iki katına çıkartmak lazım ki is yükü azalsın. Şuan Türkiye genelinde 10.072 yargıç var.¹⁴⁵ Ayrıca küçük sorunlar, orneğin araba kazalarından doğan maddi hasarlar, arabuluculuk yöntemiyle çözülebilir.

6. Arabuluculuk trafik kazalarında anlaşmazlıkları çöze bilir mi?

Her iki taraf için hızlı ve pratik bir yoldur, bağımsız zarar tespiti kuruluşları oluşturularak buradan alınacak hasar ve değer kaybı raporları ile iş arabulucu yönünde hızlı bir şekilde çözülebilir. Bu kuruluşlar hasar değerini belirliyorlar. Bağımsız bilirkişi tarafından hasar değerleri tespit edilirse, bu her iki taraf için güvenli bir duygu yaratacaktır, çünkü rapor doğru ve bağımsız bir şekilde sonuca varmıştır. Benim görüşüme göre sigorta şirketleri arabulucu sistemini kabul edeceklerdir, ve bu süreçte anlaşmazlıklar daha hızlı çözülebilir.

Buna ek olarak, hukuk değişikliği yapılmalıdır. Trafik kazalarından doğan maddi hasar için, örneğin 2.000 TL'ye kadar, anlaşmazlıklar arabuluculukla çözülmesi gerekmektedir.

¹⁴⁵ Hakimler ve Savcılar yüksek kurulu. (z.d.). *Türkiye geneli hakim ve savcı kadro durumu*. Geraadpleegd op 26 april 2016, van <http://www.hsyk.gov.tr/dosyalar/istatistikler/H-S-istatistikler-22-07-2015.pdf>.

Bijlage J Interview met dhr. J. van Duijne, juridisch medewerker Verhaal & Buitenland bij DAS Rechtsbijstand

Interviewer: mevr. M. Tuna
Geïnterviewde: dhr. J. van Duijne
Wijze interview: telefonisch
Datum: 27 april 2016

1. Hoe ziet uw functieprofiel eruit binnen DAS Rechtsbijstand?

Het conform de verzekeringsvoorwaarden en vastgestelde kwaliteits- en productiecriteriën behandelen van verzoeken om rechtsbijstand welke spelen in het buitenland, waaronder complexe, materiële verkeerszaken en verkeersstrafzaken en zaken van vergelijkbare zwaarte op andere rechtsgebieden.

2. Hoe verloopt de communicatie tussen u en Onlaw Lawfirm?

Via e-mail melden wij zaken bij Onlaw Lawfirm te Amsterdam. In die zaken liep de communicatie tussen DAS en de Turkse verzekeraar slecht of er werd helemaal niet gereageerd door de verzekeraar. Verder melden wij zaken aan waarin geprocedeerd moet worden in Turkije. Onlaw communiceert met de tegenpartij, de verzekeraar van de tegenpartij en ook rechtstreeks met de cliënt en houdt DAS van de ontwikkelingen op de hoogte. Onlaw heeft als groot voordeel ten opzichte van andere vertegenwoordigers waarmee wij samenwerkten, dat Onlaw zowel vestigingen in Amsterdam als Istanbul heeft. Verder is het denk ik van cruciaal belang dat Onlaw met verzekeraars, tegenpartijen en instanties in Turkije in het Turks communiceert. Ook communiceert de Amsterdamse vestiging zo nodig in het Turks met de cliënt.

3. Kunt u stapsgewijs aangeven hoe het proces van schadeafwikkeling omtrent verkeersongevallen in Nederland binnen DAS Rechtsbijstand verloopt?

Controleren van de polis dekking van de rechtsbijstandverzekering waarop een beroep gedaan wordt. Het laten vaststellen van de schade middels het inschakelen van experts. Het verhalen van materiële (motorvoertuig)schade, hieraan verbonden kosten alsmede andere financiële schade en bedrijfsschade, volgens de hiervoor geldende juridische gronden van het ongevalsland, op een buitenlandse tegenpartij, verzekeraar of waarborgfonds. Het informeren en adviseren van de cliënt, de tussenpersoon en/of volmacht over (het verloop van) de verhaalsactie, de eventueel daarin gelegen knelpunten, met name hierin begrepen de uitleg over het afwijkende buitenlandse (verhaals) recht en - uiteindelijk - het behaalde resultaat. Het bijhouden van de financiële- en dossieradministratie op deze punten.

4. Kunt u stapsgewijs aangeven hoe het proces van schadeafwikkeling omtrent verkeersongevallen in Turkije binnen DAS Rechtsbijstand verloopt?

Eigenlijk is het antwoord op deze vraag gelijk aan dat op vraag 3. Echter, de knelpunten en de behandelingsduur (een half tot een heel jaar of langer) zijn bij het verhalen van een schade in Turkije anders. In mijn antwoord op vraag 2. gaf ik al aan dat de communicatie met de Turkse verzekeraars vaak moeizaam verloopt en menig keer is het zelfs zo dat de verzekeraar helemaal niet reageert. DAS communiceert in het Engels of Duits. De communicatie en 'reactiebereidheid' is per Turkse verzekeraar verschillend. Zo reageren bijvoorbeeld de verzekeraars Axa Sigorta, Euro Sigorta en Allianz Sigorta A.S.

meestal vrij vlot (binnen enkele weken) en de verzekeraars Mapfre Genel Sigorta A.S. en Groupama Sigorta nauwelijks of helemaal niet.

Opvallend is dat, toen wij recentelijk in een aantal zaken een van onze Turkstalige stagiaires telefonisch contact lieten opnemen met de Turkse verzekeraars die niet reageerden, men aangaf dat men nooit correspondentie van DAS (wij corresponderen per e-mail én per post) hadden ontvangen. Toen eenmaal het contact, in het Turks, door onze stagiaire met de verzekeraar was gelegd, werd de behandeling pas opgestart en de schade afgewikkeld.

5. Kunt u, mede gelet op de werkwijze in Nederland, aanbevelingen doen om het proces van schadeafwikkeling in Turkije efficiënter en effectiever te laten verlopen?

Het proces van schadeafwikkeling op zich is niet ingewikkeld (zeg ik na 28 jaar ervaring). Je zult, maar dat is een open deur, kennis moeten vergaren over o.a. het verkeers-, bewijs- en schadevergoedingsrecht en de gebruiken van het land waar je je verhaalsactie voert. Het is naar mijn mening echter evenzeer een kwestie van goede communicatie. Als dienstverlener zou een rechtsbijstandsverzekeraar de communicatie met Turkse verzekeraars kunnen verbeteren door (ook) in het Turks te communiceren. De Turkse verzekeraars zouden anderzijds de schadeafhandeling met buitenlandse rechtsbijstandsverzekeraars en advocaten kunnen verbeteren door schadebehandelaars aan te stellen die ook in het Engels of Duits kunnen communiceren. Hoewel een EU lidmaatschap van Turkije mogelijk nog niet aan de orde is, zou het voor verkeersslachtoffers goed zijn als Turkije zich alvast zou (mogen) aansluiten bij de Vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering. Turkse verzekeraars zouden krachtens die richtlijn dan gedwongen zijn zich meer coöperatief op te stellen bij de behandeling van schades waarbij buitenlandse voertuigen betrokken zijn.

6. Kunt u aanbevelingen doen aan Onlaw Lawfirm omtrent de procesverbetering?

DAS werkt, over enkele dagen, een jaar lang samen met Onlaw Lawfirm. Omdat ik tevreden ben over de communicatie, de afwikkeling van schades en de gevoerde gerechtelijke procedures, kan ik op dit moment geen aanbevelingen bedenken.

7. In 2013 is mediation in Turkije in werking getreden. Zou mediation een oplossing kunnen zijn om het proces van schadeafhandeling in Turkije te versnellen?

Omdat ik in mijn werk niet te maken heb met mediation kan ik geen oordeel geven over of mediation een oplossing zou kunnen zijn in de schadeafhandeling op zich en specifiek in Turkije. Overigens is schadebehandeling, bijvoorbeeld bij schulddelingen, op zich soms wel een kwestie van mediation bij het zoeken naar een voor een cliënt acceptabele oplossing, maar dat is een ander 'verhaal'.