

Tijd voor rampenrichtlijn

De rol van advocaten nadat Malaysia Airlines MH17 was neergehaald, vraagt om een gedragscode voor (letselschade)advocaten.

Martijn Maathuis¹

Al snel nadat Malaysia Airlines MH17 werd neergehaald op 17 juli 2014 doken advocaten op de kwestie, het beeld van de beroepsgroep als *ambulance chasers* en gieren bevestigend. Het was zelfs zo erg – met name buitenlandse advocaten zouden zich ongevraagd hebben aangeboden aan nabestaanden van Nederlandse slachtoffers – dat de Vereniging van Letselschade Advocaten (LSA) een persbericht verstuurde met een waarschuwing voor de praktijken van deze advocaten. Vooral Amerikaanse advocaten zouden gouden bergen beloven, maar deze beloften niet waar kunnen maken mede omdat zij grote vergoedingen voor hun inspanningen vragen. Aan de waarschuwing werd een verwijzing verbonden naar de, wel deugende en wel deskundige, letselschadeadvocaten aangesloten bij de LSA.

Terwijl het neerschieten van de MH17 iedereen met droefheid en afschuw vervulde, liet ook dit optreden van de LSA een wrange smaak achter. Met de terechte waarschuwing voor de buitenlandse advocaten maakte de LSA per slot van rekening ook reclame voor haarzelf en haar leden. Dat is ook niet kies.

Ooit was ik op een jaarcongres van de Orde waar een Amerikaanse letsel-

schadeadvocaat sprak. Het imago van de Amerikaanse letselschadeadvocaat is niet iets waar een Nederlandse advocaat kritiekloos naar zou moeten streven, maar minstens één van zijn opmerkingen bleef mij bij. De Amerikaanse zusterorganisatie van de LSA heeft richtlijnen die het haar leden verbieden om nabestaanden van rampen te benaderen om hun diensten aan te bieden, dit tot circa één maand na de ramp.

De LSA zou er goed aan doen het voorbeeld van hun Amerikaanse grote zus te volgen

De LSA kent dergelijke richtlijnen voor haar leden niet, althans daarover maakte zij niets bekend. Evenmin is er iets over richtlijnen te vinden op haar website. De LSA heeft wel een richtlijn voor rampen opgesteld naar aanleiding van de ontploffing in Enschede en de brand in Volendam. Deze richtlijn bestaat uit drie artikelen. Mijn eerste associatie na

lezing was die met *Het Nationaal Rampenfonds* van Van Kooten & De Bie, een persiflage op de parlementaire enquête over de subsidies aan scheepsbouwconcern Rijn-Schelde-Verolme, maar dat terzijde.

Het eerste lid van deze richtlijn luidt dat rechtshulpverlening bij rampen bij voorkeur dient te geschieden door LSA-leden die zijn gevestigd in de plaats van de ramp. In het geval van de vliegtuigramp in Oekraïne zullen dat er waarschijnlijk nul zijn. Waar de richtlijn over zwijgt, is de in mijn ogen veel belangrijker verplichting voor LSA-leden om nabestaanden voor een zekere periode na een ramp met rust te laten. De LSA zou er dan ook goed aan doen het voorbeeld van hun Amerikaanse grote zus te volgen en een dergelijke verplichting aan haar leden op te leggen. Het imago van haar leden zal er in elk geval niet slechter van worden.

En mochten we de gedragsregels updaten dan is het ook een idee als de Orde een richtlijn uitvaardigt met een verbod om Google Adwords campagnes te voeren met namen van rampen. Toen ik bij het schrijven van dit stuk 'LETSELSCHADE ADVOCaat MH17' googelde, werd ik getrakteerd op advertenties van twee advocatenkantoren, overigens geen LSA-leden. Weerzinwekkend.

¹ Martijn Maathuis is advocaat bij Kingfisher Advocaten en redactielid van het *Advocatenblad*.