



Datum van  
inontvangstneming

:

02/02/2018

**Zaak C-730/17**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

28 december 2017

**Verwijzende rechter:**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles  
(Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel) (België)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

1 december 2017

**Verzoekende partij:**

■■■■■■■■■■  
■■■■■■■■■■  
■■■■■■■■  
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■  
■■■■■■■■

**Verwerende partij:**

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

---

[OMISSIS] [Or. 2]

**Vonnis**

[OMISSIS] [Or. 3]

[OMISSIS]

**IN DE ZAAK VAN:**

1. ■■■■■■■■■■ en ■■■■■■■■■■ handelend in eigen naam en tevens handelend in de hoedanigheid van wettelijke vertegenwoordigers, belast met het

bewind en het gezag van hun minderjarige kinderen [REDACTED] [OMISSIS] en [REDACTED] [OMISSIS];

2. [REDACTED] [OMISSIS]

Verzoekers;

[OMISSIS]

**TEGEN:**

De vennootschap naar Nederlands recht KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ NV, afgekort KLM [OMISSIS];

Verweerster;

[OMISSIS] [Or. 4]

[OMISSIS] [procedure]

**I. VOORWERP VAN DE VORDERINGEN**

1.

De partijen [REDACTED] [en Lieber] [(hierna: „verzoekende partijen”)] vorderen de veroordeling van KLM tot betaling van een geldsom van 3000 EUR, vanaf 18 maart 2015 te vermeerderen met de compensatoire interesten tegen de wettelijke rentevoet en vanaf de datum van de dagvaarding te vermeerderen met de moratoire interesten tegen de wettelijke rentevoet tot aan de dag der algehele betaling; tevens vorderen partijen de veroordeling van KLM tot betaling van de proceskosten.

Subsidiair vorderen zij het voorleggen van twee prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie, alsmede de schorsing van de behandeling van de zaak in afwachting van het antwoord.

2.

KLM werpt een exceptie van afwezigheid van rechtsmacht op en concludeert tot onbevoegdheid van de Belgische hoven en rechtbanken.

Zij concludeert tot niet-ontvankelijkheid en voorts tot ongegrondheid van de vorderingen.

**II. FEITEN**

3.

De voor de beslechting van het geding relevante feiten kunnen als volgt worden samengevat: **[Or. 5]**

- [Verzoekende] partijen hebben bij KLM een retourvlucht Brussel - Kaapstad geboekt [OMISSIS].
  - Het geboekte vervoer werd op de volgende wijze uitgevoerd:
    - 06.21 uur Brussel (Station Brussel-Zuid, België)
    - 08.02 uur Amsterdam (Schiphol, Nederland)
    - 10.05 uur Amsterdam (Schiphol, Nederland)
    - 22.35 uur Kaapstad (Cape Town Intl, Zuid-Afrika)
- [OMISSIS].
- Het reserveringsdocument vermeldt het volgende over het TRN-vervoer (trein): „*Wij wijzen u erop dat deze vlucht 1 tussenstop maakt in het station Antwerpen-Centraal*”.
  - Voorts wordt in de voorwaarden van het vervoerbiljet nog vermeld dat „*een no-show (het niet komen opdagen van de passagier) niet is toegestaan*”.
  - Als gevolg van een vertraging van de trein Brussel - Schiphol hebben [verzoekende] partijen hun aansluiting Schiphol - Kaapstad gemist; ze zijn op de vlucht Schiphol - Kaapstad van de volgende dag geplaatst.
  - [Verzoekende] partijen hebben, op grond van de artikelen 5 en 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 bij brieven van 18 maart en 20 april 2015 schadevergoeding geëist van KLM voor de opgelopen vertraging.

### **III. BESPREKING**

4.

#### *Bevoegdheid van de tribunal*

4.1.

Artikel 7 van verordening nr. 1215/2012 (hierna: „verordening Brussel I bis”) luidt als volgt:

*„Een persoon die woonplaats heeft op het grondgebied van een lidstaat, kan in een andere lidstaat voor de volgende rechten worden opgeroepen:*

1)

*a) ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst, voor het gerecht van de plaats waar de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt, is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd;*

*b) voor de toepassing van deze bepaling is, tenzij anders is overeengekomen, de plaats van uitvoering van de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt:*

*- voor de koop en verkoop van roerende lichamelijke zaken, de plaats in een lidstaat waar de zaken volgens de overeenkomst geleverd werden of geleverd hadden moeten worden;*

*- voor de verstrekking van diensten, de plaats in een lidstaat waar de diensten volgens de overeenkomst verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden [...]”. [Or. 6]*

Mitsdien moet de plaats worden onderzocht waar de overeengekomen diensten werden verstrekt of hadden moeten worden verstrekt.

Ofschoon verordening Brussel I bis nabijheid en voorspelbaarheid tot doel heeft, is hiermee niet uitgesloten dat diensten op meerdere plaatsen worden verstrekt, in welk geval moet worden onderzocht welke plaats de nauwste band heeft met de litigieuze overeenkomst.

Inzake luchtvervoer en compensatievorderingen uit hoofde van verordening nr. 261/2004 leert het arrest van 9 juli 2009, [REDACTED] C-204/08, EU:C:2009:439 het volgende:

*„De diensten die ter uitvoering van de verbintenissen uit een overeenkomst voor het vervoer van personen door de lucht worden verstrekt, betreffen namelijk het inchecken en instappen van de passagiers alsmede hun onthaal aan boord van het vliegtuig op de in de betrokken vervoerovereenkomst overeengekomen plaats van vertrek, het vertrek van het toestel op het voorziene tijdstip, het vervoer van de passagiers en hun bagage van de plaats van vertrek naar de plaats van aankomst, de zorg voor de passagiers tijdens de vlucht, en, ten slotte, het uitstappen van de passagiers in veilige omstandigheden op de plaats en het tijdstip van landing die in die overeenkomst zijn overeengekomen. In dit opzicht hebben ook de plaatsen waar het toestel eventueel een tussenlanding maakt geen toereikende band met de voornaamste uit deze overeenkomst voortvloeiende diensten. [...] De enige plaatsen die een rechtstreekse band hebben met de genoemde diensten [...] zijn de plaats van vertrek en die van aankomst van het vliegtuig, met dien verstande dat onder „plaats van vertrek en plaats van aankomst” de plaatsen moeten worden*

*verstaan die zijn overeengekomen in de betrokken vervoerovereenkomst welke is gesloten met één enkele luchtvaartmaatschappij, die de vlucht uitvoert.”*

In dit arrest is het Hof van oordeel dat „het gerecht dat bevoegd is om kennis te nemen van een op die vervoerovereenkomst en verordening nr. 261/2004 gebaseerde vordering tot compensatie, naar keuze van de eiser het gerecht is in het rechtsgebied waarvan zich de plaats van vertrek of de plaats van aankomst van het vliegtuig bevindt, zoals deze plaatsen in die overeenkomst zijn overeengekomen”.

#### 4.2.

In casu is het juist dat het eerste traject van de reis per spoor is afgelegd.

Desalniettemin moet worden opgemerkt dat

- [verzoekende] partijen de vervoerovereenkomst uitsluitend met de luchtvaartmaatschappij KLM hebben gesloten, met uitsluiting van derden (en in het bijzonder van de vennootschap Thalys);
- het eerste deel van het door KLM verkochte vervoer per trein werd uitgevoerd, waarna het vervoer werd voortgezet per vliegtuig via Schiphol;
- de met KLM gesloten overeenkomst [verzoekende] partijen verplichtte om in Brussel de trein te nemen naar Schiphol, omdat anders hun vliegticket kon worden geannuleerd vanwege het niet komen opdagen bij het inchecken voor dit eerste deel van het vervoer (vervoerbiljet [met verbod van] „no-show”); met andere woorden, het is KLM die [verzoekende] partijen de verplichting heeft opgelegd om vanuit Brussel per spoor te reizen;
- in de overeenkomst het volgende was bepaald: „*vluchtschema (...) Vertrek: Brussel - Kaapstad*” (productie 1 van het dossier van [verzoekende] partijen). **[Or. 7]**

In dit verband is de tribunal van mening dat het litigieuze traject per trein, dat door de luchtvaartmaatschappij is verkocht als verplicht onderdeel van de reis, is inbegrepen [OMISSIS] in het vervoer en moet worden aangemerkt als het verkochte luchtvervoer, waarvan de diensten op ondeelbare wijze en als één geheel moeten worden verstrekt vanaf de plaats van vertrek tot de plaats van aankomst, zijnde, in casu, vanaf Brussel tot Kaapstad.

Met andere woorden, het traject dat per trein wordt uitgevoerd moet, in het onderhavige geval, worden aangemerkt als de plaats van vertrek van de vlucht, als betrof het een aansluiting tussen twee vluchten – wat niet tot betwisting van de bevoegdheid [of] rechtsmacht van deze tribunal zou hebben geleid – en het station moet hier worden gelijkgesteld met een luchthaven.

De omstandigheid dat [verzoekende] partijen, in het onderhavige geval, opnieuw hebben moeten inchecken op Schiphol, ervan uitgaande dat dit vaststaat, is geenszins doorslaggevend, aangezien mogelijk ook sprake is van deze procedure bij een aansluiting tussen twee vliegtuigen, met name naar bepaalde landen (en omgekeerd, daarvan mogelijk geen sprake is bij een aansluiting trein-vliegtuig).

Hieruit volgt dat de tribunal bevoegd is, overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder b), van verordening Brussel I bis.

Evenmin is sprake van niet-ontvankelijkheid op deze grondslag.

5.

Ten gronde:

5.1.

De tribunal merkt op dat in artikel 3, lid 4, van verordening nr. 261/2004 is bepaald dat „[d]eze verordening [...] alleen [geldt] voor passagiers die met een gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels worden vervoerd[...]” en dat voorts deze verordening „van toepassing [is] onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie” (artikel 12).

Het lijkt geen twijfel dat [verzoekende] partijen zijn of moesten worden vervoerd met een „gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels”, althans voor het traject Schiphol-Kaapstad.

5.2.

KLM legt een mededeling over van de Commissie van 10 juni 2016, waarin wordt aangegeven dat „[m]ultimodale reizen met meer dan één vervoerswijze en met één vervoersovereenkomst [...] als zodanig niet onder de verordening [vallen][...]” (punt 2.5.5 en punt 6) en waarin uitdrukkelijk het voorbeeld wordt aangehaald van een reis per trein en per vliegtuig die als één reis wordt verkocht.

De tribunal zet evenwel vraagtekens bij deze uitlegging voor vervoerbiljetten [met verbod van] „no-show”.

Voorts, ofschoon de Commissie a priori niet bevoegd is om, in de vorm van een interpretatieve mededeling, nieuwe regels aan te nemen die verder zouden reiken dan de verplichtingen die uit het bestaande Unierecht voortvloeien en die rechtsgevolgen zouden hebben voor de lidstaten, kunnen deze interpretatieve mededelingen evenwel dwingend zijn voor de [Or. 8] Commissie en kunnen zij tevens dwingende gevolgen hebben voor lidstaten die deze mededelingen hebben aangenomen (zie met name arrest van 15 oktober 1996, XXXXXXXXXX C-311/94, EU:C:1996:383, Jurispr. 1993, blz. I-5023, punt 44. Zie ook arrest van 24 maart 1993, CIRFS/Commissie, C-313/90, EU:C:1993:111, Jurispr., blz. I-1125 –

ofschoon het hier staatssteun betrof die rechtstreeks van belang was voor de staten en niet voor de consumenten [of de] justitiabelen).

Desalniettemin zijn deze regels die de Commissie zichzelf oplegt niet verbindend voor het Hof van Justitie.

In dit verband [OMISSIS] en gelet op artikel 3, lid 4 van verordening nr. 261/2004 [OMISSIS] en op de omstandigheid dat het desalniettemin een vervoerbiljet [met verbod van] no-show betreft alsook gezien het feit dat niet is aangetoond dat de mededeling van de Commissie door de lidstaten (waaronder België) is aangenomen, vindt de tribunal het noodzakelijk het Hof van Justitie te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag, onverminderd, in het onderhavige geval, het feit dat de vordering van [verzoekende] partijen op het Belgisch burgerlijk recht is gebaseerd:

[OMISSIS] [de vraag is opgenomen in het dictum] **[Or. 9]**

## **OM DEZE REDENEN**

### **BESLIST DE TRIBUNAL**

[OMISSIS]

de vordering [OMISSIS] ontvankelijk te verklaren

het Hof van Justitie van de Europese Unie te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

*„Moeten de artikelen 3, 5, 6 en 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 [OMISSIS] aldus worden uitgelegd dat, wanneer een communautaire luchtvaartmaatschappij [OMISSIS] die de vlucht uitvoert in de zin van verordening nr. 261/2004 een overeenkomst sluit met consumenten voor het luchtvervoer van passagiers waarin een traject per trein is opgenomen vanaf een treinstation in een lidstaat [OMISSIS] waar deze consumenten [OMISSIS] hun woonplaats hebben naar een luchthaven op het grondgebied van een andere lidstaat, waar de consumenten hun vlucht zullen nemen naar hun eindbestemming, zijnde een luchthaven op het grondgebied van een derde land, en deze consumenten geen rechtsverhouding hebben met de vennootschap die de treinreis uitvoert, maar duidelijk is dat de luchtvaartmaatschappij met deze vennootschap overeenkomsten heeft en de treinreis, die in de overeenkomst is inbegrepen, een aanzienlijke vertraging had waardoor deze consumenten hun vlucht vanaf de luchthaven op het grondgebied van de andere lidstaat niet hebben*



*gehaald, deze consumenten zich kunnen beroepen op de rechten die zijn neergelegd in verordening nr. 261/2004 en compensatie kunnen vorderen overeenkomstig de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004?”, hierbij rekening houdend met de aard van het vervoerbiljet [met verbod van] „no-show”.*

[OMISSIS] [Or. 10]

[OMISSIS] [Or. 11]

[OMISSIS] [procedure]