
RECHTBANK VAN EERSTE AANLEG BRUSSEL 7 SEPTEMBER 2004

VERVOER

Luchtvervoer (Verdrag van Warschau) – Verlies van geregistreerde bagage – Aansprakelijkheidsbeperking – Niet van toepassing

De ingeroepen aansprakelijkheidsbeperking kan te dezen niet worden aanvaard: in deze tijden van goedkoop en massaal beschikbaar computergeheugen en gemakkelijke informatie-vertrekking via internet, was het voor Delta Air zeer eenvoudig geweest eisers daarover volledige en duidelijke informatie te verschaffen, hetgeen zij nagelaten heeft te doen.

Nu het reisbiljet niet de volledige in artikel 3 lid 1, c vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22 van het Verdrag van Warschau.

TRANSPORT

Transport aérien (Convention de Varsovie) – Perte de bagages enregistrés – Limitation de responsabilité – Pas d'application

La limitation de responsabilité invoquée ne peut pas être acceptée en l'espèce: à une époque où la mémoire d'ordinateur est bon marché et massivement disponible et où il est facile de fournir de l'information par internet, il eut été très simple pour Delta Air de fournir une information claire et complète à ce propos, ce qu'elle a négligé de faire.

Vu que le billet de passage ne contient pas l'intégralité de la mention exigée à l'article 3 alinéa 1, c, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer les dispositions de l'article 22 de la Convention de Varsovie.

Philippe Ruette en Nicole Collaer/Delta Air Transport

Zet.: W. Thiery (rechter)

Pl.: Mrs. Lommelen loco O. Rodesch en M. Godfroid

(...)

1. Relevante feiten en voorgaanden

Op 21 december 2002 ontvingen de heer Ruette en mevrouw Collaer per e-mail bevestiging van SN-BA van hun telefonische reservatie van twee vliegtuigtickets voor een heen-vlucht vanuit Brussel naar Barcelona op 25 december 2002 en een terugvlucht vanuit Barcelona op 3 januari 2003.

Deze vluchten werden verzorgd door Virgin Express.

Bij de check-in te Barcelona werd de aangegeven bagage van het echtpaar Ruette-Collaer, bestaande uit 4 koffers (in totaal 36 kg), door de luchtvervoerder in ontvangst genomen voor transport naar Brussel.

Bij hun aankomst te Brussel stelden eisers vast dat er van hun vier vervoerde koffers één (met een gewicht van 8 kg) spoorloos bleek te zijn.

Vanaf het ogenblik van aangifte van het verlies, heeft Virgin Express alle middelen binnen haar bereik aangewend om, via de gebruikelijke kanalen, de zoekgeraakte koffer op te sporen. Alle pogingen bleven echter zonder resultaat.

Bij wijze van commerciële tegemoetkoming stelde Virgin Express aan eisers per brief van 5 mei 2003 voor om, na een lange briefwisseling, de schadevergoeding, verschuldigd aan de hand van de gangbare wetgeving, te berekenen op basis van 15 kg in plaats van op de verloren gegane 8 kg bagage.

Bij wijze van dagvaarding van 25 november 2003 maakten eisers duidelijk dat ze niet wensten in te gaan op het aanbod van Virgin Express berekend op 15 kg bagage.

Op 8 januari 2004 heeft Delta Air een schadevergoeding van 164,64 euro, berekend op 8 kg, het werkelijke gewicht van de bagage, betaald aan de raadsman van eisers.

2. Vorderingen van de partijen

Thans vragen eisers:

- de eis ontvankelijk en gegrond te verklaren;
- de verwerende partij te veroordelen tot de som van 4.000 euro;
- meer de compensatoire intresten en de wettelijke intresten sedert 6 januari 2003;
- de verwerende partij te veroordelen tot de betaling van 250 euro bij wijze van morele schadevergoeding;
- de verwerende partij te veroordelen tot de betaling van alle kosten van het geding, inclusief de dagvaardingskosten en de rechtsplegingsvergoeding;
- het in rechte tussen te komen vonnis uitvoerbaar bij voorraad te verklaren, zonder borg, noch kantonnement.

Delta Air vraagt de rechtbank voor recht te zeggen dat de vordering van eisers slechts toegestaan kan worden tot beloop van de wettelijk geldende aansprakelijkheidslimiet, zijnde: 8 kg × 20,58 euro = 164,64 euro, die betaald is geweest.

Eisers tot de kosten van de aanleg te veroordelen.

3. In rechte

In december 2002 werd tussen partijen een internationale luchtvervoerovereenkomst afgesloten die haar weerslag vond in de door SN-Brussels Airlines afgeleverde documenten met het oog op het vervoer door de lucht van eisers en hun bagage van Brussel naar Barcelona en terug.

Partijen zijn het eens dat het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, zoals gewijzigd door het protocol van 's-Gravenhage van 28 september 1955, van toepassing is op deze zaak, en ook de directe werking van dit verdrag wordt niet in vraag gesteld.

Bovendien erkent Delta Air haar aansprakelijkheid in dit schadegeval, doch zij houdt voor dat zij zich kan beroepen op een geldige clauseule van aansprakelijkheidsbeperking.

Zo voorziet het Verdrag van Warschau in het recht voor de vervoerder om zich te beroepen op een beperkte aansprakelijkheid in geval van ongeval ofwel verlies of beschadiging van geregistreerde bagage indien aan de voorwaarden van artikel 3 van het verdrag is voldaan.

De (vertaalde) tekst van deze bepaling stelt:

“Art. 3.1. Bij het vervoer van reizigers moet een reisbiljet worden uitgereikt bevattende:

a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;

b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen werden voorzien binnen het grondgebied van een andere staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;

c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien reizigers een reis ondernemen met een eindbestemming of een tussenlanding in een ander land dan het land van vertrek, hun vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of lichamelijk letsel, alsmede in geval van verlies of beschadiging van bagage beperkt.

2. Het reisbiljet vormt, behoudens tegenbewijs, het bewijs van het sluiten van en de voorwaarden van de vervoerovereenkomst. Het ontbreken van het reisbiljet, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies daarvan heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoerovereenkomst, welke desondanks zal zijn onderworpen aan de bepalingen van dit verdrag. Indien evenwel de reizigers met toestemming van de vervoerder aan boord gaan, zonder dat een reisbiljet is uitgereikt, of indien het reisbiljet niet de in lid 1, c) van dit artikel vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22.”

De mogelijkheid tot aansprakelijkheidsbeperking wordt in (het vertaalde) artikel 22 van het verdrag als volgt omschreven:

“Art. 22. (...)

2. a) Bij het vervoer van aangegeven bagage (...) is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van tweehonderd vijftig frank per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de afzender bij de afgifte van de colli aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst, dat deze het werkelijk belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

b) Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van 17 bijzondere trekingsrechten per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de afzender bij de afgifte van het collo aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

c) Bij verlies, beschadiging of vertraging van een gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp, wordt ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder alleen in aanmerking genomen het totale gewicht van het betrokken collo of van de betrokken colli. Indien evenwel het verlies, de beschadiging of de vertraging van een gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp de waarde van andere colli, gedekt door hetzelfde bagagebiljet of dezelfde luchtvrachtbrief, beïnvloedt, wordt het totale gewicht van deze colli in aanmerking genomen ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens.

3. Voor wat betreft de voorwerpen, welke de reiziger bij zich houdt, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot vijfduizend frank per reiziger.

4. (...).”

Eisers houden nu voor dat deze aansprakelijkheidsbeperking niet toepasselijk is aangezien de hun overhandigde tickets geen mededeling bevatten dat het Verdrag van Warschau toepasselijk is, althans wat de bagage betreft.

De stelling van Delta Air luidt dat eisers gebruik maakten van de hun geboden mogelijkheid om een zogenaamd “elektronisch ticket” te bestellen voor hun reis naar Barcelona: het ticket werd kennelijk besteld via een telefooncentrale, en de uitgifte ervan werd bevestigd in een (Engelstalig) e-mailbericht.

In artikel 3.8 van “Resolution 722g” van IATA (International Air Transport Association) wordt een definitie gegeven van een elektronisch ticket:

“ELECTRONIC TICKET (ET) means the itinerary/Receipt issued by or on behalf of Carrier, the Electronic Coupons and, if applicable, a boarding document”

(vrije vertaling door verweerster:

“ELEKTRONISCH TICKET (ET) wil zeggen routebeschrijving/ontvangstbewijs uitgegeven door of voor rekening van de vervoerder, Elektronische Coupons en, indien van toepassing een instapkaart”).

Eisers kregen via e-mail van 21 december 2002 bevestiging van de telefonische boeking van hun ticket door middel van een: “ELECTRONIC PASSENGER RECEIPT AND ITINERARY”.

Artikel 6.2.3.8 van hogervermelde IATA-Resolution preciseerd verder wat de juridische waarde is van het Itinerary/Receipt in het licht van de bepalingen van het Verdrag van Warschau:

“This itinerary/Receipt constitutes the ‘passenger ticket’ for the purposes of Article 3 of the Warsaw Convention, except where the carrier delivers to the passenger another document complying with the requirements of Article 3 (optional).”

(vrije vertaling door verweerster:

“Deze/dit wegbeschrijving/ontvangstbewijs wordt gelijkgesteld met het ‘reisbiljet’ in het licht van artikel 3 van het Verdrag van Warschau, tenzij de vervoerder aan de passagier een ander document aflevert dat voldoet aan de voorwaarden van artikel 3 van het Verdrag van Warschau (optioneel).”

Op uitdrukkelijke vraag van de rechtbank heeft de raadsman van Delta Air ter zitting bevestigd dat IATA slechts een niet-gouvernementele organisatie (ngo) is en dat haar resoluties geen normatieve waarde hebben – minstens niet in de positiefrechtelijke betekenis van het woord. Wel benadrukte de raadsman dat verweerster met deze aanhalingen wenst aan te tonen dat de praktijk van elektronische tickets in luchtvaartmiddelen algemeen aanvaard is.

Uit de uitleg van verweerster volgt voorts dat het ticket als dusdanig enkel in elektronische vorm bestaat en niet afgedrukt wordt, hetgeen de vermelding “NOT VALID FOR TRANSPORTATION” (niet geldig voor transport) in de e-mail verklaart: deze vermelding wordt enkel aangebracht omdat passagiers bij hun aankomst op de luchthaven identiteitspapieren dienen voor te leggen zodat aan de incheckbalie kan worden nagekeken of er wel degelijk een boeking is voor de betrokken passagier in de database van de luchtvaartmaatschappij die het “ELECTRONIC PASSENGER RECEIPT AND ITINERARY” heeft uitgereikt.

Er werd evenwel gepleit dat, conform aan artikel 6.2.3.8 van de IATA-Resolutie de e-mail wordt gelijkgesteld met het “reisbiljet” in het licht van artikel 3 van het Verdrag van Warschau. Verweerster benadrukt dat het door eisers op

21 december 2002 per e-mail ontvangen “ELECTRONIC PASSENGER RECEIPT AND ITINERARY”, conform aan de verplichtingen van artikel 3 van het verdrag, volgende bepaling bevat:

“Liability of carrier is subject to the Warsaw Convention and EC/regulation 2027/97...”

(vrije vertaling door verweerster:

“Aansprakelijkheid van de vervoerder is onderhevig aan het Verdrag van Warschau en de EU-verordening 2027/97”)

Los van mogelijke discussie over de juridische waarde van de IATA-resoluties, die immers als “soft law” kunnen beschouwd worden, en los van de vraag of een vliegtuigticket in louter elektronische vorm kan bestaan dan wel gematerialiseerd dient te worden in bijvoorbeeld een papieren afdruk ervan, kan men in een breeddenkende interpretatie aanvaarden dat de e-mail die eisers ontvingen, *in casu* zou beschouwd worden als een “reisbiljet” in de zin van artikel 3 van de Warschau-Conventie. In het voorliggende geval is dit e-mailbericht immers het enige document dat eisers van Delta Air ontvingen vooraleer in te checken.

In dat geval geldt dat dit “reisbiljet” dient een mededeling te bevatten, welke aangeeft, dat, indien reizigers een reis ondernemen met een eindbestemming of een tussenlanding in een ander land dan het land van vertrek, hun vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of lichamelijk letsel, alsmede in geval van verlies of beschadiging van bagage beperkt.

Nu bevat dit “ELECTRONIC PASSENGER RECEIPT AND ITINERARY” enkel een vermelding dat de aansprakelijkheid van de vervoerder onderhevig is aan het Verdrag van Warschau en de EU-verordening 2027/97, doch niet de vermelding dat het verdrag in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of lichamelijk letsel, alsmede in geval van verlies of beschadiging van bagage beperkt.

Delta Air houdt voor dat de opmerking van dat eisers als zou in het “ELECTRONIC PASSENGER RECEIPT AND ITINERARY” enkel een clause staan in verband met lichamelijke schade dan ook naast de kwestie is nu de bepaling duidelijk vermeldt dat de aansprakelijkheid van de vervoerder onderhevig is aan het Verdrag van Warschau en aan de EU-verordening 2027/97. De clause in verband met lichamelijke schade wordt volgens Delta Air louter additioneel vermeld omdat de bepaling van de verschuldigde vergoeding in geval van lichamelijke schade belangrijker is dan wat toegekend is in geval van schade aan bagage: er wordt immers door Delta Air een hogere aansprakelijkheidslimiet aangenomen dan normaal vereist is door het verdrag.

Nochtans leert een vergelijking met de oorspronkelijke tekst van het verdrag dat aanvankelijk het reisbiljet (naast andere) enkel de mededeling diende te bevatten dat het vervoer

onderworpen is aan de regeling die bij het verdrag omtrent de aansprakelijkheid is getroffen.

Daaruit kan afgeleid worden dat de verdragsluitende partijen bij het Protocol van 28 september 1955 gewild hebben dat de vermelding van de toepasselijkheid van het verdrag zou aangevuld worden met de vermelding dat het verdrag in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of lichamelijk letsel, alsmede in geval van verlies of beschadiging van bagage beperkt.

Een loutere vermelding dat het vervoer onderworpen is aan de regeling die bij het verdrag omtrent de aansprakelijkheid is getroffen, hoeft er immers niet noodzakelijk toe te leiden dat de consument, zonder verdere opzoeken of navraag, de volledige draagwijdte van deze aansprakelijkheidsbeperking zou begrijpen. Dit geldt overigens zelfs als de consumenten, zoals in casu, twee juristen zijn die niet geacht moeten worden over elke overeenkomst die zij sluiten diepgaande opzoeken te verrichten. In casu mag zelfs besloten worden dat, aangezien wel een aansprakelijkheidsbeperking vermeld werd in geval van overlijden of lichamelijke schade, maar niet in geval van verlies van bagage, zulks van aard is om de reiziger in verwarring te brengen in de zin dat hij zou kunnen geloven dat er voor verlies van bagage geen enkele aansprakelijkheidsbeperking zou gelden.

Ter vergelijking, en louter ten overvloede, geldt dat volgens artikel 3.4 van het Verdrag van 28 mei 1999 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer geldt:

“3. (...) 4. Aan de passagier wordt een schriftelijke mededeling verstrekt vermeldend dat, wanneer dit verdrag van toepassing is, het de aansprakelijkheid van de vervoerders regelt en kan beperken ter zake van dood of letsel en in geval van vernieling, verlies of beschadiging van de bagage, alsmede in geval van vertraging.”.

Ook in dit nieuwe Verdrag van Montreal wordt niet enkel de vermelding van de toepasselijkheid ervan vereist, maar tevens de mededeling dat dit de aansprakelijkheid van de vervoerders regelt en kan beperken ter zake van dood of letsel en in geval van vernieling, verlies of beschadiging van de bagage, alsmede in geval van vertraging. Dit nieuwe verdrag voorziet weliswaar dat niet-inachtneming van het bepaalde niet afdoet aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid, doch daar staat tegenover dat de grenzen van de aansprakelijkheid in dit geval niet enkel veel hoger liggen, maar bovendien kunnen verhoogd worden mits bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de passagier bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief.

Eveneens ten overvloede en ter vergelijking voorziet Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de

Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

“8. artikel 6 wordt vervangen door: “Artikel 6

1. Alle luchtvervoerders die in de Gemeenschap luchtvervoerdiensten aanbieden, zorgen ervoor dat de passagiers op alle verkooppunten, ook voor de verkoop per telefoon of via het internet, een samenvatting van de voornaamste bepalingen inzake de aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage krijgen, die ook de termijnen voor het indienen van een eis tot schadeloosstelling en de mogelijkheid om een speciale verklaring over de bagage af te leggen, vermeldt. (...)

2. Naast de krachtens lid 1 verplichte inlichtingen verstrekken de luchtvervoerders voor de aankoop of verstrekking van luchtvervoerdiensten in de Gemeenschap elke passagier een schriftelijke mededeling met:

(...) – het voor de desbetreffende vlucht geldende maximum inzake de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor vernietiging, verlies of beschadiging van bagage, vergezeld van een waarschuwing dat bagage met een hogere waarde dan dit bedrag bij de vertrekbalie bij de luchtvervoerder moet worden aangemeld of vóór de reis volledig door de passagier moet worden verzekerd;

(...)”.

Delta Air pleit voorts dat eisers bij het inchecken op de luchthaven hun instapkaart kregen waarop de aansprakelijkheidsbeperking voor een tweede maal wordt vermeld in niet mis te verstane bewoordingen:

“1) If the passenger’s journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention and the EU-Regulation may be applicable and the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of delay, loss or damage to baggage;

2) Baggage liability: Liability for delay, loss or damage to baggage is limited to US\$ 20 per kilo for checked baggage and US\$ 400 per passenger for unchecked baggage.”

(vrije vertaling door verweerster:

“1) In het geval dat de reis van de passagier als eindbestemming of tussenlanding een ander land dan het land van vertrek omvat kunnen het Verdrag van Warschau en de EU-Verordening van toepassing zijn; en het verdrag beheerst en beperkt in de meeste gevallen de aansprakelijkheid van vervoerders bij overlijden, lichamelijke schade, verlies of schade aan bagage;

2) Aansprakelijkheid voor bagage: aansprakelijkheid voor vertraging, verlies of schade aan bagage is beperkt tot US\$ 20 per kilo voor de aangegeven bagage en US\$ 400 per passagier voor niet-gecheckte bagage (handbagage).”.

In verband met deze instapkaart (boarding pass) dienen eisers bijgetreden te worden dat hier geen rekening mee kan gehouden worden aangezien dit stuk hen pas overhandigd werd bij het inchecken en nadat ze hun bagage aan de transporteurs hadden toevertrouwd. Uit niets blijkt immers dat hen op dit ogenblik nog de mogelijkheid gegeven werd alsnog een verzekering af te sluiten of desgevallend mits betaling van een eventueel verhoogd tarief interessantere aansprakelijkheidsvoorwaarden te bekomen.

Uit het bovenstaande volgt dat de ingeroepen aansprakelijkheidsbeperking in casu niet aanvaard kan worden: in deze tijden van goedkoop en massaal beschikbaar computergeheugen en gemakkelijke informatieverstrekking via Internet, was het voor Delta Air zeer eenvoudig geweest eisers daarover volledige en duidelijke informatie te verschaffen, hetgeen zij nagelaten heeft te doen. Nu het reisbiljet niet de volledige in artikel 3 lid 1, c) vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22 van het Verdrag van Warschau.

Wat de schade betreft, dient men, gelet op het vermoeden van goede trouw, zich te verlaten op de opgave van verloren kledij die eisers gedaan hebben. Dit neemt niet weg dat zij geen rekening hielden met eventuele vetusteit, en dat zij zich, bij afwezigheid van volledige bewijsstukken, ook konden vergissen over de precieze waarde van de verloren gegane stukken. Kennelijk gaat het deels om kledij van de duurdere prijsklasse, hetgeen geloofwaardig klinkt in het licht van het ogenblik van de reis, die ondernomen werd ter gelegenheid van Nieuwjaar, zodat deelname aan vieringen waarschijnlijk lijkt.

Gelet op dit alles kan de materiële schade van eisers *ex aequo et bono* geraamd worden op 2.400 euro.

Aangezien Delta Air zich niet kan beroepen op de bepalingen van artikel 22 van het Verdrag van Warschau, kan zij er

zich ook niet op beroepen dat het verdrag geen morele schadevergoeding voorziet. De moeilijkheden die eisers onderzonden hebben, kunnen vergoed worden met een symbolisch bedrag van 100 euro.

Aldus kan de totale schade van eisers geraamd worden op 2.500 euro, waarbij dient rekening gehouden te worden met de gedane betaling van 164,64 euro, zodat hen nog 2.335,36 euro verschuldigd blijft.

De aard van de zaak en de houding van verweerster brengen met zich mee dat de gevraagde uitvoerbaarverklaring van het vonnis kan toegestaan worden, zonder dat evenwel aangetoond is dat vertraging in de regeling de schuldeiser aan een ernstig nadeel blootstelt, zodat een verbod van kantonnement niet aangewezen is.

Om deze redenen

DE RECHTBANK

(...)

verklaart de vordering ontvankelijk en gegrond in hierna bepaalde mate:

veroordeelt verweerster, de naamloze vennootschap Delta Air Transport, om aan de Heer Philippe Ruetten, en Mevrouw Nicole Collaer, eisers 2.335,36 euro te betalen, meer de vergoedende intresten op 2.500 euro sedert 6 januari 2003, doch min de creditintresten op 164,64 euro sedert 7 januari 2004;

Wijst het meergevorderde af.

Verklaart dit vonnis uitvoerbaar bij voorraad, niettegenstaande verzet

of hoger beroep;

(...)