



Pers en Voorlichting

Hof van Justitie van de Europese Unie  
**PERSCOMMUNIQUÉ nr. 68/20**  
Luxemburg, 11 juni 2020

Arrest in zaak C-74/19  
Transportes Aéreos Portugueses

**Storend gedrag van een luchtreiziger kan een „buitengewone omstandigheid” vormen die de luchtvaartmaatschappij kan vrijstellen van haar verplichting tot compensatie voor de annulering of langdurige vertraging van de betrokken vlucht of van de volgende door die luchtvaartmaatschappij met hetzelfde vliegtuig uitgevoerde vlucht**

*De luchtvaartmaatschappij moet echter – in het kader van de redelijke maatregelen die zij moet treffen om van haar compensatieverplichting te worden vrijgesteld – ervoor zorgen dat de passagiers zo snel mogelijk een andere rechtstreekse of indirecte vlucht kunnen nemen, eventueel van een andere luchtvaartmaatschappij*

Het Hof heeft in het arrest **Transportes Aéreos Portugueses** (C-74/19) van 11 juni 2020 de begrippen „buitengewone omstandigheden” en „redelijke maatregelen” in de zin van verordening nr. 261/2004<sup>1</sup> (hierna: „verordening luchtreizigersrechten”) verduidelijkt. Het Hof heeft geoordeeld dat het storende gedrag van een passagier dat heeft geleid tot de omleiding van het vliegtuig, waardoor de vlucht vertraging heeft opgelopen, onder bepaalde voorwaarden een „buitengewone omstandigheid” vormt, en dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zich op deze „buitengewone omstandigheid” kan beroepen, ook al betreft deze niet de geannuleerde of vertraagde vlucht maar een eerdere door die maatschappij met hetzelfde vliegtuig uitgevoerde vlucht. Voorts heeft het Hof geoordeeld dat het alternatieve vervoer waarmee de luchtvaartmaatschappij de passagier ter bestemming bracht met de volgende door haarzelf uitgevoerde vlucht en waarbij de passagier de dag na de oorspronkelijk geplande dag aankwam, slechts onder bepaalde voorwaarden een „redelijke maatregel” is die de luchtvaartmaatschappij vrijstelt van haar compensatieverplichting.

In het hoofdgeding twisten een passagier en de luchtvaartmaatschappij Transportes Aéreos Portugueses (TAP) over de weigering van deze luchtvaartmaatschappij om compensatie te betalen aan deze passagier, wiens aansluitende vlucht veel te laat op de eindbestemming is aangekomen. De luchtvaartmaatschappij heeft geweigerd om compensatie te betalen omdat de vertraging van de vlucht te wijten was aan het storende gedrag van een passagier op een eerdere vlucht met hetzelfde vliegtuig, naar aanleiding waarvan het vliegtuig is omgeleid. Volgens haar moest deze omstandigheid worden aangemerkt als „buitengewoon” in de zin van de verordening luchtreizigersrechten<sup>2</sup>, waardoor zij was vrijgesteld van haar in die verordening neergelegde compensatieverplichting<sup>3</sup>.

De Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (rechter in eerste aanleg Lissabon, Portugal), bij wie dit geding aanhangig is gemaakt, heeft twijfels over de juridische kwalificatie van de omstandigheid die de vertraging had veroorzaakt, over de vraag of een luchtvaartmaatschappij zich kan beroepen op een dergelijke omstandigheid wanneer die weliswaar het vliegtuig waarmee de betrokken vlucht

<sup>1</sup> 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 (PB 2004, L 46, blz. 1).

<sup>2</sup> Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

<sup>3</sup> Artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004.

is uitgevoerd heeft getroffen, maar tijdens een eerdere vlucht met dat vliegtuig, en over de vraag of de door de luchtvaartmaatschappij getroffen maatregelen redelijk waren.

In dit verband herinnert het Hof eraan dat de luchtvaartmaatschappij niet verplicht is compensatie te betalen aan passagiers indien zij kan aantonen dat de annulering of de vertraging van meer dan drie uur bij aankomst het gevolg is van „buitengewone omstandigheden” die, zelfs indien alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden, en dat zij, wanneer dergelijke omstandigheden zich voordoen, aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen om te voorkomen dat deze zou leiden tot annulering of langdurige vertraging van de betrokken vlucht. Daarbij kan evenwel niet van haar worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn.

In de eerste plaats heeft het Hof opgemerkt dat als „**buitengewone omstandigheden**” in de zin van de verordening luchtreizigersrechten kunnen worden aangemerkt gebeurtenissen die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waar deze geen daadwerkelijke invloed op kan uitoefenen. Die twee voorwaarden zijn cumulatief. Dergelijke omstandigheden **kunnen zich met name voordoen als er beveiligingsproblemen zijn.**

Na te hebben opgemerkt dat **het storende gedrag van een passagier dat aan de basis ligt van de omleiding van het vliegtuig daadwerkelijk de veiligheid van de betrokken vlucht in gevaar heeft gebracht**, heeft het Hof vastgesteld dat **dit soort gedrag niet inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van een luchtvaartmaatschappij.** Voorts heeft de uitvoerende luchtvaartmaatschappij **in beginsel geen controle over dergelijk gedrag**, aangezien het gedrag van een passagier en zijn reacties op de verzoeken van de bemanning niet voorspelbaar zijn en de gezagvoerder en de bemanning aan boord slechts over beperkte middelen beschikken om dergelijk gedrag onder controle te houden.

Het Hof heeft verduidelijkt dat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij **echter niet kan worden geacht** geen daadwerkelijke controle over dit gedrag te hebben, en dat dit dus **niet als „buitengewone omstandigheid” kan worden aangemerkt, indien de luchtvaartmaatschappij tot dit gedrag heeft bijgedragen of indien zij op basis van voortekenen van dergelijk gedrag daarop had kunnen anticiperen en gepaste maatregelen had kunnen nemen op een tijdstip waarop zij dit kon doen zonder grote gevolgen voor het verloop van de betrokken vlucht.** Dit kan met name het geval zijn wanneer de luchtvaartmaatschappij een passagier heeft laten instappen die zich reeds vóór of tijdens het instappen storend gedroeg.

In de tweede plaats heeft het Hof gepreciseerd dat **een luchtvaartmaatschappij**, om vrijgesteld te worden van haar verplichting tot compensatie van de passagiers in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht, **zich kan beroepen op een „buitengewone omstandigheid” waardoor een eerdere vlucht is getroffen die zichzelf met hetzelfde vliegtuig heeft uitgevoerd, op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen deze omstandigheid waardoor een eerdere vlucht is getroffen en de vertraging of de annulering van een latere vlucht.** Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen aan de hand van de feitelijke gegevens waarover hij beschikt. Daarbij dient hij met name rekening te houden met de wijze waarop het betrokken vliegtuig wordt geëxploiteerd.

In de derde plaats heeft het Hof geoordeeld dat wanneer **een luchtvaartmaatschappij in geval van een „buitengewone omstandigheid”** wil ontkomen aan haar verplichting tot compensatie van passagiers, **zij alle haar ter beschikking staande middelen moet aanwenden om ervoor te zorgen dat de passagiers zo snel mogelijk een bevredigend en redelijk alternatief vervoer wordt aangeboden.** Dat kan onder meer betekenen dat zij moet zoeken naar andere rechtstreekse of indirecte vluchten die eventueel worden uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen die al dan niet tot dezelfde luchtvaartalliantie behoren en die vroeger aankomen dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

Bijgevolg kan de luchtvaartmaatschappij niet worden geacht alle haar ter beschikking staande middelen te hebben aangewend wanneer zij zich ertoe beperkt de betrokken passagier alternatief vervoer naar zijn bestemming aan te bieden met de volgende door haar uitgevoerde vlucht, die een dag na de oorspronkelijk geplande dag ter bestemming aankomt, tenzij er geen enkele zetel beschikbaar is op een andere rechtstreekse of indirecte vlucht waarmee de passagier zijn eindbestemming sneller kan bereiken dan met de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij, of wanneer het organiseren van dergelijk alternatief vervoer voor deze luchtvaartmaatschappij een onaanvaardbaar offer vormt, gelet op de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip.

---

**NOTA BENE:** De prejudiciële verwijzing biedt de rechterlijke instanties van de lidstaten de mogelijkheid, in het kader van een bij hen aanhangig geding aan het Hof vragen te stellen over de uitlegging van het recht van de Unie of over de geldigheid van een handeling van de Unie. Het Hof beslecht het nationale geding niet. De nationale rechterlijke instantie dient het geding af te doen overeenkomstig de beslissing van het Hof. Deze beslissing bindt op dezelfde wijze de andere nationale rechterlijke instanties die kennis dienen te nemen van een soortgelijk probleem.

---

*Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt.*

De [volledige tekst](#) van het arrest is op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170