



Brussel, 6 juni 2025
(OR. en)

9795/25
ADD 2

Interinstitutioneel dossier:
2013/0072 (COD)

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

RESULTAAT BESPREKINGEN

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
Betreft:	Voorstel voor een verordening houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage - Resultaat besprekingen

De delegaties vinden hierbij ter informatie de tekst van bijlage I bij bovengenoemd voorstel waarover de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (Vervoer) tijdens zijn zitting van 5 juni 2025 een politiek akkoord heeft bereikt.

Bijlage 1

“Bijlage: niet-exhaustieve lijsten van omstandigheden die voor de toepassing van deze verordening wel en niet als buitengewone omstandigheden worden beschouwd

1. De volgende omstandigheden worden als buitengewoon beschouwd:
 - a) omstandigheden die niets te maken hebben met de werking van het luchtvaartuig, zoals:
 - i. natuur- en/of milieurampen die een veilige vlucht onmogelijk maken;
 - ii. meteorologische omstandigheden en schade aan het luchtvaartuig die te herleiden is tot meteorologische gebeurtenissen die een veilige vlucht onmogelijk maken (bv. blikseminslagen, hagel, onweer, hevige turbulentie, sterke wind);
 - iii. oorlog of onlusten die een veilige vlucht onmogelijk maken;
 - iv. grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen die binnen het toepassingsgebied van artikel 2, lid 1, of artikel 2, lid 4, van Verordening (EU) 2022/2371 vallen en die een veilige vlucht onmogelijk maken; en
 - v. vogelaanvaringen of botsingen tussen het luchtvaartuig en een ander vreemd voorwerp die een veilige vlucht onmogelijk maken.
 - b) Incidenten waarbij een passagier betrokken is, waaronder:
 - i. incidenten met weerspannige passagiers in de zin van het protocol van Montreal uit 2014 die een veilige vlucht onmogelijk maken of het vertrek van de vlucht vertragen;
 - ii. gezondheidsrisico's of medische noodgevallen (zoals ernstige ziekte) die kort voor het vertrek van de vlucht worden ontdekt of die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;

- c) het gedrag van een derde, zoals:
- i. veiligheidsrisico's, schade als gevolg van sabotage of terrorisme of onwettige handelingen die een veilige vlucht onmogelijk maken;
 - ii. een verborgen fabricage- of ontwerpfout die door de fabrikant of een bevoegde autoriteit aan het licht is gebracht en een veilige vlucht onmogelijk maakt;
 - iii. beperkingen inzake luchtverkeersbeheer of inzake de luchthavencapaciteit, of sluiting van het luchtruim;
 - iv. een gedeeltelijke of volledige ongeplande sluiting van een luchthaven, onder meer door een algemene storing van luchthavensystemen, een stroomstoring, het wegvallen van de elektronische communicatie, of de inwerkingstelling van het noodplan door het luchthavenbeheersorgaan;
 - v. stakingen bij verleners van essentiële diensten, zoals het luchthavenbeheersorgaan, verleners van luchtvaartnavigatiediensten of verleners van grondafhandelingsdiensten, of bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert indien de eisen van de stakers betrekking hebben op zaken die buiten de bevoegdheid van de luchtvaartmaatschappij vallen;
 - vi. onverwachte afwezigheid van een essentieel bemanningslid vanwege ziekte of overlijden, wanneer dit zich voordoet buiten een van de thuisbases van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of als gevolg van een pandemie;
 - vii. schade aan het luchtvaartuig op de grond, veroorzaakt door een derde voor wie de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is, die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
 - viii. schade aan een band van een luchtvaartuig, veroorzaakt door een vreemd voorwerp, die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
 - ix. verontreiniging van de start- en landingsbaan van een luchthaven die een veilige vlucht onmogelijk maakt;

- x. onverwachte vliegveiligheidsproblemen met luchtvaartuigapparatuur die niet op een aanvaardbaar niveau, zoals vastgelegd in de basisminimumuitrustingslijst, functioneert of waarvoor niet wordt voldaan aan de in die lijst vastgelegde vereisten voor de werking van de minimumuitrusting, welke problemen niet verholpen hadden kunnen worden tijdens preventief onderhoud (zoals vastgelegd in punt 2, i); en
 - xi. gezondheidsrisico's of medische noodgevallen (zoals ernstige ziekte) van een bemanningslid na vertrek die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden.
2. De volgende omstandigheden worden niet als buitengewoon beschouwd:
- i. technische problemen die hadden kunnen worden verholpen tijdens preventief onderhoud conform de EU-regels en -procedures voor het continue luchtwaardigheidsbeheer van luchtvaartuigen;
 - ii. operationele beslissingen, laattijdige procedures voor de bemanning, het inchecken of het instappen; en
 - iii. gebrek aan cockpit- of cabinepersoneel (behalve als gevolg van stakingen als bedoeld in punt 1, c), v, of onverwachte afwezigheden vanwege ziekte of overlijden als bedoeld in punt 1, c), vi.”
-