



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

Brussel, 16 juni 2026
(OR. en)

2013/0072 (COD)
C10-0228/2025

PE-CONS 39/26

AVIATION 99
CONSOM 195
CODEC 1167

WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN

Betreft: VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD 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

Gemeenschappelijke ontwerptekst

goedgekeurd door het Bemiddelingscomité

als bedoeld in artikel 294, lid 10, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

Deze tekst is nog niet door de taaljuristen gereviseerd.



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

Straatsburg, 15 juni 2026
(OR. en)

2013/0072 (COD)
C10-0000/202x

PE-CONS 39/2026

Verordening van het Europees Parlement en de Raad 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

(2013/0072(COD))

Gemeenschappelijke ontwerptekst

goedgekeurd door het Bemiddelingscomité

als bedoeld in artikel 294, lid 10, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

VERORDENING (EU) 2026/...

VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van ...

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
(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

Overwegende hetgeen volgt:

¹ PB C 327 van 12.11.2013, blz. 115.

² Standpunt van het Europees Parlement van 5 februari 2014 (PB C 93 van 24.3.2017, blz. 336) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 29 september 2025 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (1) Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad³ en Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad⁴ hebben er in grote mate toe bijgedragen dat de rechten van luchtvaartpassagiers worden beschermd wanneer hun reisplannen worden verstoord door instapweigering, langdurige vertraging, annulering of slecht behandelde bagage.
- (2) De Uniewetgever bevestigt de in de overwegingen 1 en 4 van Verordening (EG) nr. 261/2004 in zijn originele versie geformuleerde doelstellingen inzake Unie-wetgeving op het gebied van luchtvervoer om een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen, ten volle rekening te houden met de vereisten van consumentenbescherming in het algemeen, overeenkomstig artikel 38 van het Handvest van de grondrechten, en de bij deze verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen en tegelijkertijd een evenwichtige benadering te waarborgen waarin de connectiviteit en het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden bevorderd. Dit moet gebeuren door de rechten van luchtvaartpassagiers te versterken, door de rechtszekerheid voor zowel luchtvaartpassagiers als luchtvaartmaatschappijen te verbeteren, rekening houdend met de grote hoeveelheid aan jurisprudentie van het Hof van Justitie in zijn interpretatie van Verordening (EG) nr. 261/2004 in zijn originele versie, alsook door ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden opereren op een geliberaliseerde markt. Dit betekent ook dat de beschermingsnormen van Verordening (EG) nr. 261/2004 versterkt moeten worden. Bijgevolg moeten de uit hoofde van de Verordeningen (EG) nr. 261/2004 en (EG) nr. 2027/97 beschermde rechten van luchtvaartpassagiers worden benut, en moet worden gezorgd voor een doeltreffendere, efficiëntere en consistentere toepassing van die rechten in de hele Unie, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van luchtvaartmaatschappijen en een evenwicht in stand wordt gehouden tussen de belangen van luchtvaartpassagiers en die van luchtvaartmaatschappijen.

³ 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 L 46 van 17.2.2004, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB L 285 van 17.10.1997, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Door een aantal tekortkomingen die tijdens de toepassing van de rechten uit hoofde van Verordeningen (EG) nr. 261/2004 en (EG) nr. 2027/97 aan het licht zijn gekomen, hebben deze rechten echter niet de verwachte resultaten op het gebied van passagiersbescherming opgeleverd. Om te garanderen dat de rechten van luchtvaartpassagiers in de hele Unie doeltreffender, efficiënter en consequenter worden toegepast, zijn een aantal aanpassingen van het huidige wetgevingskader nodig. Dit werd benadrukt in de mededeling van de Commissie van 27 oktober 2010 getiteld “Verslag over het EU-burgerschap 2010 – Het wegnemen van de belemmeringen voor de rechten van EU-burgers”, waarin maatregelen werden aangekondigd om een reeks gemeenschappelijke rechten te garanderen, met name voor luchtvaartpassagiers, en om die rechten adequaat te handhaven.

- (4) Passagiers van vluchten die onder openbaredienstverplichtingen vallen, moeten uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004 dezelfde rechten genieten, ook als zij tegen een verminderd tarief reizen.
- (5) Om de rechtszekerheid voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers te vergroten, is het noodzakelijk het begrip “buitengewone omstandigheden” te definiëren. In het bijzonder, en overeenkomstig de jurisprudentie van het Hof, moet het begrip “buitengewone omstandigheden” verwijzen naar gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop die luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed heeft. Deze twee voorwaarden zijn cumulatief. Met het oog op meer duidelijkheid en voorspelbaarheid moet ook worden voorzien in een niet-uitputtende lijst van gebeurtenissen die overeenkomstig de jurisprudentie van het Hof van Justitie moeten worden geacht aan die voorwaarden te voldoen. De Commissie moet de lijst van buitengewone omstandigheden om de vijf jaar evalueren en, in voorkomend geval, het Europees Parlement en de Raad voorstellen die lijst bij te werken. Om als buitengewone omstandigheid te kunnen worden aangevoerd, moet een gebeurtenis voldoen aan alle in de lijst vermelde elementen. Wanneer een niet in de lijst opgenomen gebeurtenis als buitengewone omstandigheid wordt aangevoerd, moet per geval worden beoordeeld of aan de bovengenoemde cumulatieve voorwaarden is voldaan. Wanneer zich een buitengewone omstandigheid voordoet die door een luchtvaartmaatschappij wordt aangevoerd in verband met de verstoring van een bepaalde vlucht, is dit onvoldoende reden om de luchtvaartmaatschappij vrij te stellen van de verplichting compensatie uit te keren uit hoofde van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 261/2004. Van een dergelijke vrijstelling mag alleen sprake zijn als de luchtvaartmaatschappij ook aantoont dat de verstoring door de buitengewone omstandigheden is veroorzaakt en dat de verstoring niet had kunnen worden voorkomen, zelfs niet als de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had genomen.

- (6) Wanneer een luchtvaartmaatschappij buitengewone omstandigheden aanvoert, moet de passagier een duidelijke en onderbouwde toelichting over de buitengewone omstandigheden worden verstrekt. Deze toelichting moet dienen om de passagier op duidelijke en transparante wijze te informeren over de omstandigheden die de verstoring veroorzaken. In dit verband moet de verstrekte informatie specifiek betrekking hebben op de specifieke verstoring van de vlucht van de passagiers. Luchtvaartmaatschappijen moeten deze informatie op beknopte wijze verstrekken, in eenvoudige taal die voor de passagier gemakkelijk te begrijpen is, zonder gebruik te maken van sectorspecifiek en juridisch jargon. Die toelichting mag alleen dienen als informatie voor de passagier en moet duidelijk worden onderscheiden van het bewijs dat luchtvaartmaatschappijen mogelijk moeten verstrekken aan nationale handhavingsinstanties, andere instanties of rechtbanken.

- (7) In zijn arrest in zaak C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland tegen Diether Schenkel)⁵ betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat het begrip “vlucht” in de zin van Verordening (EG) nr. 261/2004 niet werd gedefinieerd, maar het Hof van Justitie heeft het uitgelegd als bestaande, in wezen, in een luchtvervoerhandeling, als een “onderdeel” van dit vervoer, die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt. Om onzekerheid te vermijden en in het licht van de opgedane ervaring, moet een duidelijke definitie worden opgesteld van het begrip “vlucht” en van de verwante begrippen “aansluitende vlucht” en “reis”.
- (8) In zijn arrest in zaak C-537/17 (Claudia Wegener tegen Royal Air Maroc SA)⁶ betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat Verordening (EG) nr. 261/2004 van toepassing was op een deel van iedere vlucht die deel uitmaakte van één enkele reis, ongeacht waar de vlucht plaatsvond, met inbegrip van vluchten die volledig buiten de Unie werden uitgevoerd. Deze verordening moet van toepassing zijn indien het eerste vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, en in het geval van vluchten die worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie, indien de eindbestemming van de reis gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.

⁵ Arrest van het Hof (Vierde kamer) van 10 juli 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland tegen Diether Schenkel, zaak C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

⁶ Arrest van het Hof (Achtste kamer) van 31 mei 2018, Claudia Wegener tegen Royal Air Maroc SA, zaak C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (9) Tickets worden na het sluiten van een luchtvervoersovereenkomst met een passagier afgegeven of toegestaan door een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Ze moeten kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van een uniek ticketnummer en een unieke referentie bevatten van één enkele luchtvervoersovereenkomst die bij de boeking is afgegeven. Tickets moeten betrekking hebben op één vlucht of een aansluitende vlucht, zonder rekening te houden met tussenstops voor technische en operationele doeleinden. De tickets moeten verschillende soorten gegevens bevatten over die vlucht of die aansluitende vlucht, zoals de vluchtdatum, de luchthavens van vertrek en aankomst, de geplande vertrek- en aankomsttijden, de naam en familienaam van de passagier, het vluchtnummer en de naam van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

- (10) Passagiers moeten bij de aankoop van vliegtickets geïnformeerde keuzes kunnen maken en moeten weten of deze verordening in haar volledige werkingssfeer van toepassing is op een luchtvaartmaatschappij. Daarom zijn passende bepalingen nodig voor een vrijwillig “Unielabel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers” Het gebruik van het label door luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bij de weergave van verschillende vluchtopties moet vrijwillig blijven, behalve wanneer de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert de luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon verplicht het label te gebruiken in het kader van een commerciële overeenkomst.

- (11) In zijn arrest in zaak C-22/11 (Finnair Oyj tegen Timy Lassooy)⁷ betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat het concept “instapweigering” niet alleen betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen. Passagiers die zich voor instappen hebben gemeld en aan wie de toegang tot de vlucht is geweigerd, of die vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd, moeten zonder onnodige vertraging worden terugbetaald en gecompenseerd.
- (12) Tegelijkertijd bestaan er redelijke gronden om passagiers de toegang tot een vlucht te weigeren, zoals gezondheid, veiligheid, beveiliging of problemen met de reisdocumenten. Ook storend gedrag van passagiers dat de veiligheid of beveiliging van een vlucht in gevaar brengt, zoals bedoeld in het gewijzigde Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokyo op 14 september 1963, kan voor een luchtvaartmaatschappij een redelijke grond zijn voor instapweigering. In die gevallen moet de bewijslast berusten bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

⁷ Arrest van het Hof (Derde kamer) van 4 oktober 2012, Finnair Oyj tegen Timy Lassooy, zaak C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (13) Om het beschermingsniveau te verbeteren, mag niet worden overgegaan tot instapweigering voor een vlucht die deel uitmaakt van de terugreis op grond van het feit dat een passagier een of meerdere vluchten van de heenreis, die onder dezelfde luchtvervoersovereenkomst valt of vallen, niet heeft genomen. Bovendien mag het luchtvaartmaatschappijen niet worden toegestaan passagiers kosten in rekening te brengen op grond van het feit dat zij de heenreis niet hebben gemaakt.
- (14) Op dit moment worden passagiers soms bestraffende administratieve kosten aangerekend voor het corrigeren van spelfouten in hun naam. Redelijke correcties van fouten in een boeking of administratieve wijzigingen moeten gratis worden aangebracht en mogen geen grond vormen voor instapweigering, voor zover de gevraagde correctie niet leidt tot een wijziging van vluchttijdstip, datum, route of passagier.

- (15) In het geval van een annulering moet de keuze tussen terugbetaling, voortzetting van de reis door herrotering of reizen op een latere datum, toekomen aan de passagier en niet aan de luchtvaartmaatschappij. In bepaalde situaties kunnen passagiers er de voorkeur aan geven terugbetaling of compensatie te ontvangen in de vorm van een voucher. Om de flexibiliteit voor luchtvaartmaatschappijen en de consumentenkeuze voor passagiers te vergroten, moet de passagier, wanneer zich een verstoring heeft voorgedaan die aanleiding geeft tot het recht van de passagier op terugbetaling of compensatie, het recht hebben om, na zijn of haar uitdrukkelijke instemming op een duurzame drager, te kiezen voor een dergelijke terugbetaling of compensatie in de vorm van een voucher met een waarde die ten minste gelijk is aan het bedrag van de verschuldigde terugbetaling of compensatie. De optie van een voucher moet duidelijk worden weergegeven en op gelijke voet staan met andere opties voor terugbetaling en compensatie. Als de voucher aan het einde van de geldigheidsduur ervan niet is ingewisseld, moet de luchtvaartmaatschappij het volledige bedrag automatisch terugbetalen.

- (16) Luchthavenbeheersorganen op luchthavens die gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren minstens vier miljoen passagiers per jaar verwerken en verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name luchtvaartmaatschappijen en verleners van grondafhandelingsdiensten, moeten samenwerken om de gevolgen van meervoudige vluchtverstoringen voor passagiers zoveel mogelijk te beperken. Daartoe moeten luchthavenbeheersorganen noodplannen opstellen voor dergelijke voorvallen en moeten zij die noodplannen uitwerken in overleg met het gebruikerscomité en andere verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met inbegrip van verleners van bijzondere bijstand aan passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit. De nationale handhavingsorganen moeten erop toezien dat het luchthavenbeheersorgaan handelt overeenkomstig de noodplannen. Op alle andere luchthavens moet het luchthavenbeheersorgaan alle redelijke inspanningen leveren om in overleg met luchthavengebruikers regelingen te treffen in situaties die tot gevolg kunnen hebben dat een groot aantal passagiers gestrand is, en om de gestrande passagiers op de hoogte te houden.

- (17) Verordening (EG) nr. 261/2004 moet expliciet voorzien in het recht op compensatie voor passagiers die langdurige vertraging ondervinden, in overeenstemming met het arrest van het Hof van Justitie in de gevoegde zaken C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon en Alana Sturgeon tegen Condor Flugdienst GmbH) en C-432/07 (Stefan Böck en Cornelia Lepuschitz tegen Air France SA)⁸ (“arrest in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07”), met inbegrip van een drempel van drie uur voor alle passagiers, en gerichte bepalingen voor langeafstandsvluchten buiten de Unie, waardoor luchtvaartmaatschappijen een stimulans hebben om ervoor te zorgen dat passagiers hun eindbestemming op tijd bereiken.

⁸ Arrest van het Hof (Vierde kamer) van 19 november 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon en Alana Sturgeon tegen Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) en Stefan Böck en Cornelia Lepuschitz tegen Air France SA (C-432/07), gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (18) Vertragingen bij aankomst moeten worden gerekend vanaf de geplande aankomsttijd op de eindbestemming zoals vermeld op het ticket van de passagier. Dit is met name het geval indien, bijvoorbeeld, het luchtvaartuig is opgestegen maar vervolgens gedwongen was terug te keren naar de luchthaven van vertrek en op een later tijdstip opnieuw is opgestegen. In geval van herroutering met behulp van een andere vervoerswijze moet de werkelijke aankomsttijd van de passagier op zijn of haar eindbestemming worden gebruikt om de vertraging bij aankomst te berekenen, ongeacht het gebruikte vervoermiddel. Indien een vlucht minder dan 14 kalenderdagen voor de op het moment van boeken op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum vertraagd of naar een later tijdstip gewijzigd wordt, moet de vertraging bij aankomst worden gerekend vanaf de geplande aankomsttijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het moment van boeken is afgegeven. In gevallen waarin de vlucht ten minste 14 kalenderdagen voor de op het moment van boeken op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum gewijzigd wordt, of, na die tijd, indien de passagier een vlucht heeft genomen die naar een eerder tijdstip is gewijzigd, moet de vertraging bij aankomst worden gerekend vanaf de geplande aankomsttijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het moment van de wijziging is afgegeven. Indien passagiers na een verstoring een geherrouteerde vlucht nemen, moeten vertragingen bij aankomst voor wat betreft de geherrouteerde vlucht worden gerekend vanaf de geplande aankomsttijd zoals vermeld op het ticket dat voor de geherrouteerde vlucht is afgegeven.

- (19) Door te zorgen voor meer transparantie over de prestaties van vervoersdiensten zullen klanten meer informatie tot hun beschikking hebben op basis waarvan zij zelf een keuze kunnen maken. Luchtvaartmaatschappijen kunnen het overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad⁹ ingestelde milieulabel gebruiken om op hun website en op tickets in een toegankelijk formaat nauwkeurige, objectieve en eenvoudig te vergelijken informatie over de broeikasgasemissies in verband met de door hen uitgevoerde luchtvaartdiensten weer te geven.
- (20) Om rechtszekerheid te garanderen moet in Verordening (EG) nr. 261/2004 expliciet worden bevestigd dat een wijziging van het vluchtschema soortgelijke gevolgen heeft voor passagiers als een annulering of langdurige vertraging, en dus aanleiding moet geven tot dezelfde rechten.

⁹ Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PB L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (21) Passagiers die een aansluitende vlucht missen die deel uitmaakt van een reis door een probleem met een voorgaande vlucht, moeten tijdens het wachten op herrotering adequate bijstand krijgen. In dergelijke gevallen moeten zij, in overeenstemming met het beginsel van gelijke behandeling en overeenkomstig het arrest van het Hof van Justitie in zaak C-11/11 (Air France tegen Folkerts)¹⁰ recht hebben op dezelfde compensatie bij aankomst op de eindbestemming van hun alternatieve vlucht of alternatief vervoer als de compensatie waarop passagiers van een verstoorde rechtstreekse vlucht recht zouden hebben.
- (22) Bij de boeking en vóór de aankoop van de tickets moeten luchtvaartmaatschappijen of, in voorkomend geval, de tussenpersonen, passagiers duidelijk meedelen of hun reisplannen onder één enkele luchtvervoersovereenkomst vallen en hen informeren over hun rechten uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004, met name wat betreft gemiste aansluitende vluchten.

¹⁰ Arrest van het Hof (Grote kamer) van 26 februari 2013, Air France tegen Heinz-Gerke Folkerts en Luz-Tereza Folkerts, zaak C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

- (23) Om de bescherming van passagiers te verbeteren, moet worden verduidelijkt dat passagiers van wie de vlucht vertraagd was recht moeten hebben op bijstand en compensatie, ongeacht of zij in de luchthaventerminal wachten of zich al aan boord van het luchtvaartuig bevinden. Aangezien deze laatsten echter geen toegang hebben tot de diensten in de terminal, moeten hun rechten op basisbehoeften en op uitstappen worden versterkt. Het recht op uitstappen kan alleen worden beperkt om redenen in verband met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging. Als een luchtvaartmaatschappij op het punt staat passagiers uit te laten stappen, maar er door de luchtverkeersleidingsautoriteiten van in kennis wordt gesteld dat de vlucht onmiddellijk mag opstijgen, moet zij passagiers kunnen verbieden om nog uit te stappen.

- (24) Om het indienen en initiëren van compensatieverzoeken na een verstoring te vergemakkelijken, moeten luchtvaartmaatschappijen de passagiers daartoe automatisch elektronisch informeren over de rechten van passagiers op compensatie en duidelijke instructies verschaffen over hoe een verzoek in te dienen.

- (25) Als een passagier ervoor heeft gekozen zo snel mogelijk herrotering te krijgen, stellen luchtvaartmaatschappijen vaak als voorwaarde dat er stoelen beschikbaar moeten zijn op hun eigen vluchten, waardoor de passagier de mogelijkheid op snellere herrotering wordt ontnomen. Derhalve moet de luchtvaartmaatschappij ook andere opties voor herrotering voorstellen, met inbegrip van vluchten naar andere luchthavens, via een andere route of van andere luchtvaartmaatschappijen, alsook andere vervoerswijzen, als de passagier daarmee sneller zijn bestemming bereikt. Alternatieve herrotering kan alleen als er stoelen beschikbaar zijn. Die herrotering moet, onder bepaalde voorwaarden, op kosten van de luchtvaartmaatschappij en onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden plaatsvinden.
- (26) Bij het herrouteren van passagiers moeten luchtvaartmaatschappijen ervoor zorgen dat passagiers met hun bagage kunnen reizen, zowel ingecheckte als niet-ingecheckte bagage. Een luchtvaartmaatschappij moet van de passagier toestemming krijgen om anders te handelen indien beperkingen op het vervoer van bagage voor extra vertraging zouden zorgen voor passagiers die op herrotering wachten, onverminderd haar aansprakelijkheid voor de bagage van passagiers op grond van Verordening (EG) nr. 2027/97 en van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999 (het “Verdrag van Montreal”).

- (27) Of de vervoersvoorwaarden vergelijkbaar zijn, hangt af van een aantal factoren en van de specifieke omstandigheden. Indien mogelijk en voor zover dit geen extra vertraging veroorzaakt, mogen passagiers niet worden doorverwezen naar vervoersdiensten van een lagere klasse dan de op de ticket vermelde klasse. Herrotering moet zonder extra kosten voor de passagier worden aangeboden, zelfs als de passagiers met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze, in een hogere klasse of tegen een hoger tarief dan het oorspronkelijk betaalde tarief reizen. Er moeten redelijke inspanningen worden geleverd om extra overstappen te voorkomen. Personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit mogen bij herrotering geen extra aansluitende vlucht worden opgelegd, tenzij anders is overeengekomen met de passagier. De totale reistijd moet zo veel als redelijkerwijs mogelijk overeenstemmen met de geplande reistijd van de oorspronkelijke vlucht, rekening houdend met de opties die beschikbaar zijn op de luchthaven waar de verstoring heeft plaatsgevonden, en de passagier moet in dezelfde of, indien nodig, een hogere vervoersklasse kunnen reizen. Indien meerdere vluchten met een vergelijkbaar tijdschema beschikbaar zijn, moeten passagiers die recht hebben op herrotering de door de luchtvaartmaatschappij voorgestelde vlucht aanvaarden, ook als die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, samenwerkt. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier herrotering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden aanbiedt, moet de passagier die herrotering aanvaarden. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier opties voor herrotering aanbiedt die niet onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden vallen, kan de passagier die herrotering weigeren. Het recht op herrotering, met inbegrip van het zelf regelen van herrotering, moet worden gehandhaafd. Indien voor de oorspronkelijke vlucht bijstand voor personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit was geboekt, moet die bijstand overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad ook worden aangeboden op de alternatieve route.

- (28) In het geval van verstoring en wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichtingen inzake bijstand niet nakomen, moeten passagiers het recht hebben hun eigen regelingen te treffen. In dergelijke gevallen moet de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een vergoeding uitkeren voor door de passagier gemaakte kosten voor zover die noodzakelijk, redelijk en evenredig zijn met de duur van de wachttijd. Met name moet rekening worden gehouden met de specifieke kosten van versnaperingen en maaltijden op de locatie van de luchthaven. Wat accommodatie betreft, moet bij de beoordeling of de kosten noodzakelijk, redelijk en evenredig zijn, rekening worden gehouden met de locatie waar de passagiers gestrand zijn, het moment waarop de verstoring zich voordoet (bijv. tijdens een piekperiode) en prijsstijgingen als gevolg van lastminuteboekingen.

- (29) Indien passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun keuze om hun reis voort te zetten en als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet binnen drie uur herrotering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden heeft aangeboden, moeten passagiers het recht hebben zelf herrotering te regelen om zonder onnodige vertraging op hun eindbestemming aan te komen. Passagiers moeten echter het recht behouden op herrotering door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert totdat de passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun beslissing om zelf herrotering te regelen. Bij het zelf regelen van herrotering moet de passagier de kosten beperken tot wat noodzakelijk, redelijk en passend is.

- (30) Bijstand kan beperkt of geweigerd worden als het verlenen daarvan extra oponthoud zou meebrengen voor passagiers die op een vertraagde vlucht of op herroutering wachten. Wanneer een vlucht laat in de avond vertraging oploopt maar waarschijnlijk binnen korte tijd kan vertrekken, en wanneer het vervoeren van passagiers naar hotels en het terugbrengen naar de luchthaven midden in de nacht tot een veel langere vertraging zou kunnen leiden, mag de luchtvaartmaatschappij weigeren om hotelaccommodatie en het bijbehorende vervoer aan te bieden. Ook wanneer de luchtvaartmaatschappij op het punt staat eten en drinken uit te delen en dan te horen krijgt dat de vlucht klaar is voor instappen, mag zij weigeren deze bijstand aan te bieden. Afgezien van deze gevallen mag deze beperking slechts in zeer uitzonderlijke gevallen worden toegepast, omdat alles in het werk moet worden gesteld om het ongemak voor passagiers te beperken.

- (31) Luchtvaartmaatschappijen moeten bijstand bieden aan passagiers vanaf de geplande vertrektijd tot het vertrek van hun vlucht of alternatief vervoer. Nu zijn luchtvaartmaatschappijen onbeperkt aansprakelijk voor de accommodatie van hun passagiers in geval van buitengewone omstandigheden van lange duur. De onzekerheid over de termijn gedurende welke accommodatie moet worden verstrekt, kan de financiële stabiliteit van een luchtvaartmaatschappij in gevaar brengen en bijgevolg ten koste gaan van de connectiviteit voor passagiers. Daarom moeten luchtvaartmaatschappijen het verstrekken van accommodatie kunnen beperken tot drie nachten. Bovendien moeten noodplanning en snelle herrotering het risico op langdurig gestrande passagiers doen afnemen.

- (32) Passagiers met specifieke behoeften, zoals personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, niet-begeleide minderjarigen, zuigelingen, zwangere vrouwen en personen die over medische toestemming beschikken en specifieke medische bijstand nodig hebben, kunnen specifieke aandacht vereisen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, mits zij omwille van de veiligheid geen instapweigering hebben gekregen. Meer in het bijzonder, kan het in geval van een vluchtverstoring moeilijker zijn voor al deze categorieën passagiers accommodatie te regelen. Daarom gelden eventuele beperkingen op het recht op accommodatie in buitengewone omstandigheden niet voor deze categorieën passagiers, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert tijdig op de hoogte is gesteld van hun situatie. Luchtvaartmaatschappijen moeten weliswaar op de hoogte zijn van het feit dat deze passagiers zich op een vlucht of aansluitende vlucht bevinden, maar onnodige of onevenredige kennisgevingsverplichtingen moeten worden vermeden. Voor zuigelingen wordt de luchtvaartmaatschappij systematisch op de hoogte gebracht via de vermelding van hun geboortedatum op het moment dat de vlucht wordt geboekt. Voor niet-begeleide minderjarigen wordt de luchtvaartmaatschappij noodzakelijkerwijs op de hoogte gebracht via de overeenkomst inzake verzorging die wordt gesloten tussen de luchtvaartmaatschappij en de verantwoordelijke ouder van de minderjarige. In het geval van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit wordt de luchtvaartmaatschappij noodzakelijkerwijs op de hoogte gebracht door middel van de kennisgeving overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006. Bij gebrek aan een dergelijke kennisgeving, en voor zwangere vrouwen, kan de wijze en het tijdstip waarop de luchtvaartmaatschappij op de hoogte wordt gebracht afhankelijk zijn van de specifieke situatie van de passagier, waarbij de passagier dit kenbaar kan maken tot uiterlijk wanneer deze op de hoogte wordt gebracht van de verstoring. Voor passagiers die specifieke medische bijstand nodig hebben, wordt de luchtvaartmaatschappij noodzakelijkerwijs op de hoogte gebracht wanneer zij aanvaardt deze personen te vervoeren. Luchtvaartmaatschappijen moeten ervoor zorgen dat alle informatie die nodig is voor dergelijke kennisgevingen gemakkelijk door passagiers kan worden doorgegeven.

- (33) Verordening (EG) nr. 261/2004 is ook van toepassing op passagiers die luchtvervoer hebben geboekt als onderdeel van een pakketreis. Deze wijzigingsverordening moet voor een nog betere samenhang tussen Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad¹¹ en Verordening (EG) nr. 261/2004 zorgen. In dat verband moeten passagiers zelf kunnen bepalen op grond van welke van die twee rechtshandelingen zij hun vordering indienen en in voorkomend geval een vordering op grond van beide rechtshandelingen indienen. Passagiers die als onderdeel van een pakketreis luchtvervoer hebben geboekt, kunnen op grond van beide rechtshandelingen vorderingen indienen wanneer zij bijvoorbeeld van de luchtvaartmaatschappij compensatie hebben ontvangen voor een vertraagde vlucht, maar recht hebben op een prijsverlaging of compensatie die door de organisator moet worden toegekend voor specifieke diensten, zoals een hotelovernachting, maaltijden, een excursie of andere activiteiten die zij hebben gemist als gevolg van de vertraagde vlucht. Passagiers mogen echter geen rechten cumuleren voor zover de desbetreffende compensatie of prijsverlaging die op grond van beide handelingen wordt toegekend, hetzelfde belang waarborgt of hetzelfde doel heeft. Indien passagiers hun vordering indienen bij de luchtvaartmaatschappij, moet de luchtvaartmaatschappij het volledige bedrag van de op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 verschuldigde compensatie betalen. Indien passagiers een vordering indienen op grond van Richtlijn (EU) 2015/2302, moet de door de luchtvaartmaatschappij betaalde compensatie in mindering worden gebracht op de betalingen die verschuldigd zijn overeenkomstig Richtlijn (EU) 2015/2302, voor zover de onderliggende rechten hetzelfde belang dienen of hetzelfde doel hebben.

¹¹ Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 betreffende pakketreizen en gekoppelde reisarrangementen, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 en van Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad (PB L 326 van 11.12.2015, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (34) De luchtvaartmaatschappijen zijn niet als enige verantwoordelijk voor het huidige niveau van vertragingen en geannuleerde vluchten in de Unie. Om alle actoren in de luchtvaartketen aan te sporen om efficiënte en tijdige oplossingen te zoeken en het ongemak van vertragingen en annuleringen voor de passagiers tot een minimum te beperken, mag het recht van luchtvaartmaatschappijen om verhaal te halen bij derde partijen die mee aan de basis liggen van voorvallen die tot compensatie of andere verplichtingen hebben geleid niet worden beperkt door Verordening (EG) nr. 261/2004.
- (35) Op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad¹² moet de luchtvervoerscontractant de passagier informeren over de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en op grond van Richtlijn 93/13/EEG van de Raad¹³ moet de verkoper of de verlener de consument informatie verstrekken over de voorwaarden van de overeenkomst. Passagiers moeten uitgebreider worden geïnformeerd over hun rechten in geval van verstoring van de vlucht, en moeten ook naar behoren worden geïnformeerd over de oorzaak van de verstoring, zodra die informatie beschikbaar is. Die informatie moet ook worden verstrekt door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Die informatie moet ten minste door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon worden verstrekt in een toegankelijk formaat en, in voorkomend geval, via zogenaamde pushmeldingen van mobiele applicaties of andere digitale middelen.

¹² Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹³ Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten (PB L 95 van 21.4.1993, blz. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (36) Indien passagiers voor terugbetaling in plaats van herrotering kiezen, moet die terugbetaling automatisch en tijdig gebeuren, zonder dat de passagier daarvoor een specifieke aanvraag moet indienen.
- (37) Passagiers moeten door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon naar behoren worden geïnformeerd over de relevante procedures voor het aanvragen van compensatie en het indienen van klachten bij luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen en moeten tijdig antwoord krijgen van de luchtvaartmaatschappijen of de tussenpersonen. Indien het luchthavenbeheersorgaan op zijn luchthaven noodplan overgaat, kunnen de antwoordtermijnen worden verlengd.
- (38) Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om individuele geschillen voor te leggen aan organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting na een klacht bij de luchtvaartmaatschappij. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of belemmeren.

- (39) Om passagiers in staat te stellen hun rechten met betrekking tot aanvragen, klachten en individuele geschillen uit te oefenen, moeten passagiers, op een duidelijke en toegankelijke manier, rechtstreeks en persoonlijk een aanvraag kunnen indienen bij de luchtvaartmaatschappijen, tussenpersonen of de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 261/2004 bevoegde instanties.
- (40) Gezien het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap¹⁴ en om ervoor te zorgen dat bij schade aan, vernietiging van of verlies van mobiliteitshulpmiddelen dan wel bij letsel of overlijden van een erkende assistentiehond de volledige vervangingskosten worden vergoed, moeten luchtvaartmaatschappijen personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1107/2006, de mogelijkheid bieden om gratis een bijzondere verklaring omtrent het belang af te leggen, waardoor zij op grond van het Verdrag van Montreal recht hebben op volledige compensatie. Luchtvaartmaatschappijen moeten passagiers op het moment van de boeking informeren over de mogelijkheid om een dergelijke verklaring in te dienen en over de daarmee samenhangende rechten.

¹⁴ PB L 23 van 27.1.2010, blz. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (41) Personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit moeten het recht hebben om van de luchtvaartmaatschappij onmiddellijk een tijdelijke vervanging van hun mobiliteitshulpmiddelen te krijgen ter vervanging van de ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen in geval van verlies, vernietiging of beschadiging van de ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen. Aangezien erkende assistentiehonden niet gemakkelijk kunnen worden vervangen, moet worden voorzien in andere tijdelijke oplossingen voor het geval een erkende assistentiehond verloren gaat, sterft of gewond raakt.
- (42) Het is niet altijd duidelijk voor passagiers welke bagage zij aan boord van een luchtvaartuig mogen meenemen, zowel wat de afmetingen, het gewicht als het aantal toegestane stukken bagage betreft. Om ervoor te zorgen dat passagiers weten welke bagage zij volgens hun ticket mogen meenemen, moeten luchtvaartmaatschappijen dit, zowel voor ingecheckte als niet-ingecheckte bagage, duidelijk vermelden bij de boeking en op de luchthaven. Persoonlijke voorwerpen die voor het vervoer van passagiers noodzakelijk worden geacht, zijn artikelen die essentieel zijn voor de duur van de reis. Deze kunnen bestaan uit paspoorten en andere reisdocumenten, essentiële geneesmiddelen, persoonlijke hulpmiddelen en leesmateriaal, alsmede voedsel en drank die afgestemd zijn op de duur van de vlucht.

- (43) Zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen om luchtvaarttarieven aan te bieden die geen handbagage omvatten, is het passend het bewustzijn van de consument en de prijs transparantie te vergroten teneinde het gelijke speelveld in de Unie te verbeteren. In dat opzicht moet het voor passagiers gemakkelijker worden om luchtvaarttarieven waarbij handbagage (een trolley) is inbegrepen, te vergelijken. Luchtvaartmaatschappijen, tussenpersonen en metazoekmachines moeten worden verplicht om standaard altijd het luchtvaarttarief waarbij handbagage is inbegrepen, weer te geven.
- (44) Er moet meer duidelijkheid worden verschaft over gevallen waarbij persoonlijke voorwerpen of handbagage in de cabine van het luchtvaartuig zijn achtergelaten of zoek zijn geraakt, om de behandeling van dergelijke verzoeken te vergemakkelijken, te zorgen voor een gestroomlijnd proces, en extra lasten of miscommunicatie voor passagiers te voorkomen.

- (45) Passagiers moeten bij de boeking worden geïnformeerd over de maximale afmetingen en het maximumgewicht van de bagage die zij in de cabine mogen meenemen. Onverminderd het beginsel van vrije prijsstelling uit hoofde van artikel 22 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ moeten luchtvaartmaatschappijen een redelijk beleid inzake de afmetingen van handbagage voeren waarbij passagiers met inachtneming van de beschikbare ruimte in de cabine handbagage in de cabine mogen meenemen, mits deze voldoet aan de toepasselijke operationele, veiligheids- en beveiligingseisen. Gezien het uiteenlopende beleid van de luchtvaartmaatschappijen op dit gebied, moet bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008 worden nagegaan of het haalbaar is uniforme minimumregels voor handbagage vast te leggen.

¹⁵ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (46) Er zijn passende bepalingen nodig voor passagiers die ervoor kiezen om een zelfgedrukte versie van een digitaal afgegeven instapkaart te gebruiken of te verzoeken, na het inchecken, om een gedrukt exemplaar bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

- (47) Muziekinstrumenten hebben soms een zeer grote geldelijke, artistieke en historische waarde. Bovendien hebben muzikanten hun instrumenten nodig om op te oefenen en op te treden en kunnen deze niet gemakkelijk worden vervangen. Passagiers moeten daarom het recht krijgen om onder hun eigen verantwoordelijkheid muziekinstrumenten in de cabine mee te nemen, op voorwaarde dat die instrumenten voldoen aan de capaciteits-, veiligheids- en beveiligingsregels en het beleid van de luchtvaartmaatschappij inzake de maximale toegestane bagage. Voor zover een en ander verenigbaar is met de capaciteits-, veiligheids- en beveiligingseisen, moet de luchtvaartmaatschappij ernaar streven passagiers toe te staan extra zitplaatsen te boeken om muziekinstrumenten te vervoeren, mits zij daarvoor de overeenkomstige tarieven hebben betaald. In dergelijke gevallen moeten de passagiers en de muziekinstrumenten aangrenzende zitplaatsen krijgen en moet het muziekinstrument op een zitplaats aan het raam worden geplaatst. Indien dit niet mogelijk is, moeten muziekinstrumenten, waar mogelijk, in passende omstandigheden in het bagageruim van het luchtvaartuig worden vervoerd. Verordening (EG) nr. 2027/97 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

- (48) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten in verband met de rechten en plichten op grond van Verordening (EG) nr. 2027/97, moeten luchtvaartmaatschappijen passagiers de mogelijkheid bieden een klacht in te dienen door hun een klachtenformulier ter beschikking te stellen in formaten die toegankelijk zijn voor personen met een beperking en personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken.

Luchtvaartmaatschappijen moeten het klachtenformulier ten minste beschikbaar stellen op hun mobiele app en hun websites. Op luchthavens met commercieel passagiersvervoer moeten luchthavenbeheersorganen passagiers ook in hun bagagehallen een gemeenschappelijk formulier verstrekken. De Commissie moet door middel van uitvoeringshandelingen het model van het gemeenschappelijke formulier vaststellen, waardoor de passagier de mogelijkheid krijgt onmiddellijk een klacht in te dienen over beschadigde, vertraagde of zoekgeraakte bagage.

- (49) Verzekeringskwesties vallen onder Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ en Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad.
- (50) De in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 bedoelde financiële limieten moeten regelmatig door luchtvaartmaatschappijen worden aangepast aan de economische ontwikkelingen, zoals herzien door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal.
- (51) In het rapport-Draghi wordt de nadruk gelegd op de cruciale rol van vervoer voor het concurrentievermogen van de Unie. Tevens wordt in het rapport het risico benadrukt van verplaatsing van zakelijke activiteiten van vervoersknooppunten in de Unie naar knooppunten in de buurlanden van de Unie, als gevolg van asymmetrische regelgeving. Verordening (EG) nr. 261/2004 is van toepassing op passagiers die vertrekken van een luchthaven gelegen in een derde land naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn voor zover de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is. Binnen vijf jaar na de datum van toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 moet de Commissie beoordelen of het haalbaar is om het toepassingsgebied van die verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers en het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen verder te verbeteren.

¹⁶ Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PB L 138 van 30.4.2004, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) Over een mechanisme ter bescherming van passagiers in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen moet worden nagedacht in het kader van de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008.
- (53) Groenland kampt met bijzonder ongunstige weersomstandigheden en heeft een zeer lage bevolkingsdichtheid met grote afstanden tussen de bevolkte gebieden. Om de connectiviteit te waarborgen en het aanbod aan vluchten binnen Groenland te handhaven, mogen vluchten die worden uitgevoerd tussen punten in Groenland niet onder de compensatieverplichtingen vallen, ook niet wanneer die vluchten onderdeel zijn van een reis naar of vanaf het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.
- (54) Deze verordening laat de positie van het Koninkrijk Spanje in zijn geschil met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland met betrekking tot soevereiniteit over de landengte waarin de luchthaven van Gibraltar is gelegen, onverlet. Niets in deze verordening belet dat zij in de toekomst op die luchthaven wordt toegepast uit hoofde van een overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk, die met voorafgaande instemming van het Koninkrijk Spanje is gesloten. In het geval dat de bovengenoemde overeenkomst zou worden beëindigd, mag deze verordening alleen van toepassing zijn op de in de landengte van Gibraltar gelegen luchthaven nadat dat geschil zodanig is beslecht dat het Koninkrijk Spanje in staat zou zijn de toepassing van deze verordening op die luchthaven te waarborgen.

- (55) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 261/2004 met betrekking tot het ontwerp, de inhoud en de template van het Unielabel voor luchtvaartpassagiers en de praktische modaliteiten voor terugbetaling door het luchthavenbeheersorgaan aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷.
- (56) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 2027/94 met betrekking tot de template van het gemeenschappelijk formulier en het modelformulier voor de bijzondere verklaring omtrent het belang, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011.

¹⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (57) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de rechten van luchtvaartpassagiers op een billijke en evenwichtige wijze te beschermen, het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie te waarborgen en de connectiviteit voor passagiers op lange termijn te vrijwaren, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang ervan beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 261/2004 wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt onder de erin genoemde voorwaarden de minimumrechten vast die luchtvaartpassagiers hebben bij:

- a) instapweigering;
- b) de annulering, vertraging of wijziging van hun vlucht;
- c) een gemiste aansluitende vlucht;
- d) toewijzing van een plaats in een hogere of lagere klasse.”;

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten b) tot en met f) worden vervangen door:

“b) “luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”: een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een luchtvervoersovereenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier, met inbegrip van een luchtvaartmaatschappij die voor de uitvoering van haar vluchten het luchtvaartuig van een andere luchtvaartmaatschappij, met of zonder bemanning van die andere luchtvaartmaatschappij, gebruikt;

- c) “luchtvaartmaatschappij uit de Unie”: een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad*;
- c bis) “luchthavenbeheersorgaan”: een luchthavenbeheersorgaan zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad**;
- d) “organisator”: een persoon als gedefinieerd in artikel 3, punt 8, van Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad**;
- e) “pakketreis”: een combinatie van reisdiensten als gedefinieerd in artikel 3, punt 2, van Richtlijn (EU) 2015/2302;
- f) “ticket”: geldig bewijs, ongeacht de vorm, van een luchtvervoersovereenkomst;

* Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>);

*** Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 betreffende pakketreizen en gekoppelde reisarrangementen, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 en van Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad (PB L 326 van 11.12.2015, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).;”

b) punt g) wordt geschrapt;

c) de punten h) tot en met l) worden vervangen door:

“h) “eindbestemming”: de bestemming van de vlucht of van de laatste aansluitende vlucht van een reis;

i) “persoon met een handicap” en “persoon met beperkte mobiliteit”: een persoon wiens of wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke) handicap, een verstandelijke handicap of beperking of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en wiens of wier situatie vereist dat hij of zij passende aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan zijn of haar bijzondere behoeften worden aangepast;

- j) “instapweigering”: weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich voor instappen hebben gemeld volgens de voorwaarden van artikel 4, lid 1, of wanneer passagiers vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd, tenzij de instapweigering gebaseerd is op redelijke gronden zoals gezondheid, veiligheid, beveiliging of ontoereikende reisdocumenten;
- k) “vrijwilliger”: een passagier die zich onder de in artikel 4, lid 1, vastgelegde voorwaarden voor instappen heeft gemeld en ingaat op de oproep van de luchtvaartmaatschappij aan passagiers die bereid zijn tegen bepaalde voordelen niet aan boord te gaan van het luchtvaartuig voor hun vlucht;

- l) “annulering”: het niet uitvoeren van een vooraf geplande vlucht waarvoor een luchtvervoerovereenkomst was opgesteld, met inbegrip van situaties waarin:
 - i) het luchtvaartuig is opgestegen maar, om welke reden dan ook, ofwel is omgeleid naar een andere luchthaven dan de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, ofwel is teruggekeerd naar de luchthaven van vertrek, en niet heeft kunnen doorvliegen naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, of
 - ii) een passagier een ticket voor een vlucht heeft ontvangen en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd met meer dan een uur is vervroegd.”;
- d) de volgende punten worden toegevoegd:
 - “m) “derde land”: elk land of deel van een grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen niet van toepassing zijn;

- n) “vertraging bij vertrek”: het tijdsverschil tussen de geplande vertrektijd zoals vermeld op de ticket van de passagier dat op het moment van boeken is afgegeven en de werkelijke vertrektijd van de vlucht, behalve indien:
- i) een vlucht ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum, zoals afgegeven op het moment van de boeking, is gewijzigd of, na die tijd, naar een eerder tijdstip is gewijzigd, het tijdsverschil tussen de geplande vertrektijd zoals vermeld op de ticket van de passagier dat op het moment van de wijziging is afgegeven en de werkelijke vertrektijd van de gewijzigde vlucht;
 - ii) indien passagiers na een verstoring een geherrouteerde vlucht nemen, voor wat betreft de geherrouteerde vlucht, het tijdsverschil tussen de geplande vertrektijd zoals vermeld op de tickets die voor de geherrouteerde vlucht zijn afgegeven en de werkelijke vertrektijd van de geherrouteerde vlucht;

- o) “vertraging bij aankomst”: het tijdsverschil tussen de geplande aankomsttijd zoals vermeld op de ticket van de passagier dat op het moment van boeken is afgegeven en de werkelijke aankomsttijd van de vlucht, behalve indien:
 - i) indien een vlucht ten minste 14 kalenderdagen voor de op het moment van boeken op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum gewijzigd wordt, of, na die tijd, indien de passagier een vlucht heeft genomen die naar een eerder tijdstip is gewijzigd, het tijdsverschil tussen de geplande aankomsttijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het moment van de wijziging is afgegeven en de werkelijke aankomsttijd van de gewijzigde vlucht;
 - ii) indien passagiers na een verstoring een geherrouteerde vlucht nemen, voor wat betreft de geherrouteerde vlucht, het tijdsverschil tussen de geplande aankomsttijd zoals vermeld op de tickets die voor de geherrouteerde vlucht zijn afgegeven en de werkelijke aankomsttijd van de geherrouteerde vlucht;

- p) “vervoersklasse”: een deel van de passagierscabine van het luchtvaartuig dat zich van de overige delen van de cabine onderscheidt door hetzij een specifieke code die in de luchtvervoerovereenkomst is vermeld, hetzij een combinatie van andere stoelen, een andere zitplaatsconfiguratie en andere verschillen in de diensten, zoals specifieke catering, die aan de passagiers worden verleend;
- q) “luchtvervoerovereenkomst”: een overeenkomst tussen een luchtvaartmaatschappij of haar erkend agent en een passagier of passagiers, voor een of meer vluchten;
- r) “buitengewone omstandigheden”: gebeurtenissen die door hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen;

- s) “vlucht”: een luchtvervoersactiviteit die wordt verricht door één enkel luchtvaartuig tussen twee luchthavens zoals gespecificeerd op het ticket via een vooraf bepaalde route, een dienstregeling en één enkel identificatienummer, ongeacht of er tussenstops zijn die uitsluitend voor technische of operationele redenen worden gemaakt;
- t) “aansluitende vlucht”: een vlucht die, als onderdeel van een reis, bedoeld is om de passagier in staat te stellen vanaf het oorspronkelijke vertrekpunt te vertrekken en op een overstappunt aan te komen om met een andere vlucht te vertrekken, of bedoeld is om de passagier in staat te stellen vanaf een overstappunt te vertrekken om de passagier in staat te stellen een ander overstappunt of de eindbestemming van de passagier te bereiken;
- u) “tussenlanding”: een geplande onderbreking door een passagier van een reis in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst, die vooraf is overeengekomen door de luchtvaartmaatschappij of haar erkend agent, tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming, voor een langere periode dan de tijd die nodig is voor directe transit of, bij een overstap, voor een periode die normaliter duurt tot de vertrektijd van de volgende aansluitende vlucht, die vaak een overnachting omvat;

- v) “reis”: een vlucht of aansluitende vluchten waarmee een passagier, in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst, van het eerste vertrekpunt naar de eindbestemming van de passagier wordt vervoerd, waarbij de heen- en terugvluchten als afzonderlijke reizen worden beschouwd;
- w) “vertrektijd”: het tijdstip waarop het luchtvaartuig de vertrekstand verlaat, door achteruitgeduwd te worden of op eigen kracht (off-blocktijd);
- x) “aankomsttijd”: het tijdstip waarop het luchtvaartuig de aankomststand bereikt en de parkeerrem wordt ingeschakeld (on-blocktijd);
- y) “vertraging op het tarmac”: een tijdsperiode van meer dan 30 minuten gedurende welke het vertrekkende luchtvaartuig op de grond blijft tussen het sluiten van de deuren en het ogenblik waarop het opstijgt, of een tijdsperiode van meer dan 30 minuten tussen het ogenblik waarop het luchtvaartuig landt en het openen van de deuren van het luchtvaartuig, bij aankomst;

- z) “nacht”: de periode tussen middernacht en 06.00 uur;
- z bis) “kind”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 14 jaar;
- z bis bis) “niet-begeleide minderjarige”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 18 jaar en die zonder volwassen voogd reist, en waarbij de luchtvaartmaatschappij de verantwoordelijkheid voor de verzorging van die persoon heeft aanvaard overeenkomstig haar gepubliceerde regels;
- z ter) “zuigeling”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 2 jaar;

- z quater) “duurzame drager”: ieder hulpmiddel waarmee passagiers informatie kunnen opslaan op een wijze die deze informatie toegankelijk maakt voor toekomstig gebruik gedurende een periode die is afgestemd op het doel van die informatie, en waarmee zij die opgeslagen informatie ongewijzigd kunnen reproduceren;
- z quinquies) “toegankelijk formaat”: een formaat dat personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit toegang geeft tot alle relevante informatie, zodat die personen even gemakkelijke en comfortabele toegang hebben als personen zonder een beperking of een handicap, en dat voldoet aan de toegankelijkheidseisen die zijn vastgelegd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, met name Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad*;

z sexies) “verstoring”: instapweigering, annulering, vertraging bij vertrek, vertraging bij aankomst of vertraging op het tarmac;

z septies) “eerste vertrekpunt”: het vertrekpunt van de vlucht of van de eerste aansluitende vlucht van een reis.

z septies bis) “persoonlijk voorwerp”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, en dat ofwel niet groter is dan $40 \times 30 \times 15$ cm, ofwel de voorwaarde vervult dat het past onder de stoel voor de stoel waarop de passagier zit;

z septies ter) “handbagage”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat geen persoonlijk voorwerp is en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften.

* Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).”;

3) artikel 3 wordt vervangen door:

“Artikel 3

Werkingssfeer

1. Deze verordening is van toepassing:

- a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn;
- b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij in dat derde land bepaalde voordelen, compensatie en bijstand hebben ontvangen die gelijkwaardig zijn aan en overeenkomen met het doel van deze verordening, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is.

2. Lid 1 is van toepassing op voorwaarde dat de passagiers:

- a) een ticket voor de betrokken vlucht hebben; of
- b) door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon zijn overgeplaatst van de vlucht waarvoor zij een ticket hadden naar een andere vlucht, ongeacht de reden.

3. Deze verordening geldt niet voor passagiers die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet, direct of indirect, voor het publiek toegankelijk is, met uitzondering van:
- a) passagiers met een ticket dat door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon is verstrekt in het kader van een Frequent Flyer-programma of een ander commercieel programma, die wel volledig onder de verordening vallen, en
 - b) zuigelingen die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet, direct of indirect, voor het publiek toegankelijk is, en personen die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet, direct of indirect, voor het publiek toegankelijk is, omdat zij een persoon met een handicap of beperkte mobiliteit begeleiden overeenkomstig de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 4, lid 2, van Verordening nr. 1107/2006, die wel onder deze verordening vallen, met uitzondering van artikel 7.

4. Onverminderd artikel 8, lid 2, punt d), is deze verordening alleen van toepassing op passagiers die met een gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels worden vervoerd.
5. Tenzij anders vermeld, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert verantwoordelijk voor de nakoming van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening.
6. Onverminderd artikel 12 van deze verordening is deze verordening ook van toepassing op passagiers die worden vervoerd overeenkomstig de voorwaarden van pakketreisovereenkomsten als gedefinieerd in artikel 3, punt 3, van Richtlijn (EU) 2015/2302, tenzij die pakketreisovereenkomst wordt beëindigd of de uitvoering ervan wordt beïnvloed om andere redenen dan een verstoring van die vlucht.
7. Artikel 7 van deze verordening is niet van toepassing indien de verstoring zich voordoet op een aansluitende vlucht die zowel vertrekt van als aankomt op een luchthaven in Groenland.

3 bis) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 3 bis

Unielabel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers

1. Bij deze verordening wordt een vrijwillig “Unielabel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers” ingesteld.
2. Dit label biedt passagiers de mogelijkheid om zich snel in kennis te laten stellen van de toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 op een reis, om de vergelijking van en keuze tussen ticketaanbiedingen te vergemakkelijken.
3. Luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen kunnen het label gebruiken wanneer zij passagiers tickets aanbieden voor reizen binnen het toepassingsgebied van deze verordening die door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden uitgevoerd.
4. Het gebruik van het label door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon geschiedt op vrijwillige basis, tenzij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, het gebruik van het label verplicht stelt op basis van een commerciële overeenkomst.
5. Het label wordt alleen weergegeven tijdens verkoop- en marketingactiviteiten die al dan niet rechtstreeks verband houden met een binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende reis die door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie wordt uitgevoerd. Bij het weergeven van aanbiedingen voor meerdere reizen moet duidelijk zijn op welke reis het label van toepassing is.

6. Leugenachtige of misleidende reclame die, of het gebruik van een label of logo dat kan leiden tot verwarring met het label is verboden.
7. De Commissie bevordert het gebruik van het label door luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen.
8. Om de uniforme uitvoering van dit artikel te waarborgen, stelt de Commissie uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende het ontwerp, de inhoud en het model van het uit hoofde van dit artikel beschikbaar gestelde label.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16 bis quater, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.”;

- 4) artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Instapweigering

1. Dit artikel is van toepassing op passagiers die zich melden voor instappen bij de gate na het online inchecken of inchecken op de luchthaven, zoals bepaald en op het tijdstip dat vooraf en schriftelijk (onder meer via elektronische weg) door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, of de tussenpersoon, is aangegeven, of, indien geen instaptijd is aangegeven, uiterlijk 45 minuten voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd. Dit artikel is ook van toepassing op passagiers die zich niet voor instappen melden wanneer zij vooraf zijn geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zal worden geweigerd.

2. Indien een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs instapweigering voor een vlucht kan verwachten, stelt zij de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft het recht op compensatie op grond van artikel 7, het recht op terugbetaling of herrotering overeenkomstig artikel 8, en het recht op bijstand overeenkomstig artikel 9.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vraagt om vrijwilligers onder voorwaarden die moeten worden overeengekomen tussen elke vrijwilliger en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, stelt de vrijwilligers in kennis van hun rechten overeenkomstig deze verordening. De met elke vrijwilliger bereikte overeenkomst over de voordelen treedt alleen in de plaats van het recht van de vrijwilliger op compensatie als bepaald in artikel 7, lid 1, indien de vrijwilliger zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord verklaart. Bij ontstentenis van een dergelijk akkoord wordt de vrijwilliger zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering gecompenseerd door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, overeenkomstig artikel 7, lid 1.

3. Indien het aantal vrijwilligers dat zich aanbiedt niet voldoende is om de resterende passagiers met tickets te laten meevliegen op de vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren, met uitzondering van de in artikel 11 bedoelde passagiers.
4. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, verstrekt de betrokken passagiers onmiddellijk de informatie over de behandeling van klachten overeenkomstig artikel 15 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8. In afwijking van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), wordt, indien de passagiers aan wie het instappen was geweigerd recht hebben op terugbetaling, deze zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering toegekend.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9. In afwijking van artikel 9, lid 1, punt a), worden er onmiddellijk verfrissingen verstrekt.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigert, vergoedt de betrokken passagiers overeenkomstig artikel 7, lid 1, zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen zeven kalenderdagen na de instapweigering.

5 bis. Passagiers mogen op de terugreis geen instapweigering krijgen en hun mogen geen kosten in rekening worden gebracht op grond van het feit dat zij de heenreis niet in het kader van dezelfde luchtvervoersovereenkomst hebben gemaakt, ook niet als de heenreis bestaat uit aansluitende vluchten.”

5) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Annulering

1. In geval van annulering van een vlucht stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk in kennis. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, meldt tegelijkertijd aan de betrokken passagiers welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft terugbetaling of herrotering uit hoofde van artikel 8 en bijstand uit hoofde van artikel 9, en verstrekt hen tevens de informatie over de procedure voor het aanvragen van compensatie als omschreven in artikel 7 en over de behandeling van klachten uit hoofde van artikel 15 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, stelt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging in kennis van de reden voor de annulering.

2. De luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.
3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.
4. Passagiers hebben het recht om op verzoek compensatie overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren.
6. Het recht op compensatie uit hoofde van lid 4 is niet van toepassing indien de passagiers ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum van de annulering in kennis zijn gesteld of indien zij minder dan 14 dagen voor de geplande vertrektijd van de annulering in kennis zijn gesteld en hun herroutering wordt aangeboden zodat zij niet meer dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekken en minder dan twee uur na de geplande aankomsttijd hun eindbestemming bereiken. De bewijslast voor het al dan niet gemeld hebben van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat is gebeurd, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.

6 bis. Het recht op terugbetaling en herroutering uit hoofde van lid 2 en op compensatie uit hoofde van lid 4 is niet van toepassing indien het luchtvaartuig is opgestegen maar is omgeleid naar een andere luchthaven dan de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, wanneer de daadwerkelijke luchthaven van aankomst en de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst dezelfde stad of regio bedienen en de luchtvaartmaatschappij voor de passagier heeft voorzien in vervoer naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, op voorwaarde dat de vertraging bij aankomst op de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst niet meer dan drie uur bedraagt. Daartoe ligt de bewijslast voor de tijd van aankomst, via alternatieve vervoermiddelen, op de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

De eerste alinea is niet van toepassing in gevallen waarin passagiers met specifieke behoeften als bedoeld in artikel 11, lid 2, of personen die deze passagiers begeleiden het alternatieve vervoermiddel niet mogen boeken, geen ticket krijgen uitgereikt of niet mogen instappen op grond van een toepasselijke veiligheidseis of de fysieke onmogelijkheid om in te stappen, of die vervoersdienst niet kunnen gebruiken omdat er geen bijstand beschikbaar is. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, levert redelijke inspanningen om deze passagiers toegang te bieden tot alternatieve vervoermiddelen in de zin van de vorige alinea. De vertraging bij aankomst op de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst wordt berekend op basis van de aankomsttijd van de vervoersdienst die werd aangeboden door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die passagiers met specifieke behoeften of, indien van toepassing, personen die hen begeleiden daadwerkelijk hebben genomen of konden nemen om die luchthaven te bereiken.”

6) artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Vertraging

1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, verwacht dat de vlucht bij vertrek of bij aankomst vertraging zal oplopen, stelt zij de betrokken passagiers daarvan onmiddellijk, indien mogelijk, maar uiterlijk op de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd in kennis. Passagiers ontvangen voor zover mogelijk geregeld updates in real time. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, informeert tegelijkertijd de betrokken passagiers over welke specifieke rechten uit hoofde van deze verordening van toepassing zijn op hun geval, met name wat betreft bijstand uit hoofde van artikel 9, en verstrekt hen de informatie over de procedure voor het aanvragen van compensatie als omschreven in artikel 7 en over de behandeling van klachten overeenkomstig artikel 15 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, stelt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging in kennis van de redenen voor de vertraging bij vertrek of de vertraging bij aankomst van de vlucht.

2. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.
3. Zodra de vertraging bij vertrek minimaal vijf uur bedraagt, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de betrokken passagiers onverwijld terugbetaling aan overeenkomstig artikel 8, lid 1, tweede alinea, punt a).
4. Passagiers hebben het recht om, op verzoek, compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert overeenkomstig [artikel 7, leden 1 en 3], wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die meer dan drie uur bedraagt.

7) de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

Vertraging op het tarmac

1. In geval van vertraging op het tarmac geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, voor zover mogelijk, geregeld updates in real time aan de passagiers.
2. In geval van een vertraging op het tarmac zorgt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met inachtneming van de voorschriften op het vlak van veiligheid en beveiliging, voor passende verwarming of koeling van de passagierscabine, stelt zij de toiletfaciliteiten aan boord gratis ter beschikking, en zorgt zij ervoor dat de in artikel 11 bedoelde passagiers de nodige bijstand krijgen. Tenzij dit de vertraging op het tarmac zou vergroten of tenzij dit niet kan worden verzoend met de voorschriften op het vlak van luchtvaartveiligheid en -beveiliging, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert gratis drinkwater ter beschikking aan boord.

3. Als een vertraging op het tarmac twee uur bereikt in een luchthaven met commercieel passagiersvervoer op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, begeeft het luchtvaartuig zich naar de gate of naar een ander geschikt uitstappunt waar de passagiers kunnen uitstappen. Een vertraging op het tarmac kan slechts voorbij die maximumduur worden verlengd indien het luchtvaartuig zijn plaats op het tarmac niet kan verlaten door redenen die te maken hebben met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging.
4. Passagiers die overeenkomstig lid 3 zijn uitgestapt, kunnen zich beroepen op de rechten waarin artikel 6 en, in voorkomend geval, artikel 11 voorzien, rekening houdend met de vertraging op het tarmac en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd.

Artikel 6 ter

Gemiste aansluitende vlucht tijdens reizen in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst

1. Als een passagier een aansluitende vlucht mist tijdens een reis als gevolg van een verstoring bij de voorafgaande vlucht, is het de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de voorafgaande vlucht heeft uitgevoerd om de passagier te herrouteren overeenkomstig artikel 8, eerste alinea, lid 1, punt b), en bijstand aan te bieden overeenkomstig artikel 9.
2. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de passagier binnen vijf uur, gerekend vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van de gemiste aansluitende vlucht, geen andere route kan aanbieden, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de betrokken passagier zonder onnodige vertraging tevens terugbetaling aan overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a).

3. Passagiers hebben ook het recht om, op verzoek, compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht heeft uitgevoerd overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, indien zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst van meer dan drie uur.

In afwijking van de definitie van vertraging bij aankomst wordt, in het geval van gemiste aansluitende vluchten, de vertraging bij aankomst berekend vanaf het tijdstip van aankomst op de eindbestemming, zoals vermeld op het ticket van de passagier vóór de gemiste aansluitende vlucht.

Artikel 6 quater

Buitengewone omstandigheden

1. Voor de toepassing van deze verordening zijn buitengewone omstandigheden onder andere de buitengewone omstandigheden die staan vermeld in de niet-uitputtende lijst in de bijlage.

1 bis. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7, tenzij zij kan aantonen dat de annulering, vertraging of gemiste aansluitende vlucht het gevolg was van buitengewone omstandigheden en ook niet voorkomen had kunnen worden indien de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had getroffen. Buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden aangevoerd indien er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen het zich voordoen van die omstandigheid en de verstoring van de vlucht. De bewijslast voor het bestaan van dat rechtstreekse causale verband en voor het feit dat de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de verstoring te voorkomen, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

8) artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

Recht op compensatie

“1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

- a) 250 EUR voor reizen tot en met 1 500 km;
- b) 400 EUR voor alle reizen binnen de Unie van meer dan 1 500 kilometer, en voor alle andere reizen tussen 1 500 en 3 500 kilometer;
- c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende reizen.

2. In het geval van reizen die niet vallen onder lid 1, punt a) of b), kan de luchtvaartmaatschappij de in artikel 5 bedoelde compensatie met 50% verlagen

- indien passagiers op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt b), een herrotering op een later tijdstip naar hun eindbestemming wordt aangeboden

- of in het geval van vertragingen bij aankomst van de oorspronkelijk geboekte reis, indien de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte reis met niet meer dan vier uur overschrijdt.

2 quater. In het geval van herrotering overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt b), kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, na een annulering, indien de geplande vertrektijd van de geherrouteerde reis meer dan één uur vóór de geplande vertrektijd van de oorspronkelijke reis of vlucht ligt, de in artikel 5 bedoelde compensatie verlagen:

- a) met 50 % indien de geplande vertrektijd met minder dan twee uur wordt vervroegd en de passagier die vlucht heeft genomen;

- b) met 25 % indien de geplande vertrektijd met minder dan drie uur wordt vervroegd en de passagier die vlucht heeft genomen.

2 bis. Wanneer een passagier recht kan hebben op compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 4, artikel 6, lid 4, of artikel 6 ter, lid 3, verstrekt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier binnen 96 uur na de beëindiging van de reis langs elektronische weg, op een duurzame drager, informatie over de rechten van de passagier op compensatie en duidelijke instructies over hoe een formulier voor compensatie in te dienen.

- 3. Bij de bepaling van de afstanden voor de toepassing van deze verordening wordt voor de berekening gekeken naar de afstand tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming. In het geval van een aansluitende vlucht worden enkel het eerste vertrekpunt en de luchthaven van eindbestemming in aanmerking genomen. Die afstanden worden gemeten volgens de grootcirkelmethode.

4. Wanneer de passagiers ervoor hebben gekozen hun reis voort te zetten op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), b) of c), en er zich tijdens de herroutering een verdere verstoring voordoet, behouden de passagiers het recht op verdere compensatie tijdens de herroutering naar hun eerste vertrekpunt of naar hun eindbestemming.
- 4 bis. De compensatie wordt via een elektronische bankoverschrijving betaald of, indien de passagier zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord verklaart, op een andere wijze.
- 4 ter. De bewijslast voor de vaststelling van het moment en de wijze waarop de passagier de in lid 4 bis bedoelde overeenkomst over de vorm van betaling van compensatie heeft aanvaard, berust bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

5. Verzoeken om compensatie uit hoofde van dit artikel moeten binnen negen maanden na de op het ticket van de passagier vermelde effectieve vertrekdatum door de passagier worden ingediend. Indien een verzoek wordt ingediend door een derde partij namens passagiers, mag de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bewijs van een geldige volmacht om op te treden, vereisen. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bevestigt de ontvangst van het verzoek onmiddellijk op een duurzame drager. Binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van het verzoek betaalt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatie of verstrekt zij de passagier een motivering voor het niet betalen van de compensatie, waarbij de passagier wordt gewezen op de behandeling van klachten overeenkomstig artikel 15 bis. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zich onder de voorwaarden van artikel 6 quater, lid 1 bis, beroept op een buitengewone omstandigheid, vermeldt zij welke in bijlage I vermelde buitengewone omstandigheid zij inroept en, indien zij zich beroept op een gebeurtenis die niet op die lijst staat, welke gebeurtenis zij inroept en waarom deze als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zich beroept op een buitengewone omstandigheid, verstrekt zij een duidelijke en onderbouwde toelichting, waaronder een beknopte uiteenzetting waarom de aangevoerde buitengewone omstandigheid voldoet aan de voorwaarden inzake een direct causaal verband en alle redelijke maatregelen als bedoeld in artikel 6 quater, lid 1 bis.

Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de gevraagde compensatie niet betaalt, kan de passagier een klacht indienen overeenkomstig artikel 15 bis.”;

9) artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Recht op terugbetaling of herroutering

1. In het geval van een verstoring biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagiers, zonder onnodige vertraging en onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de artikelen 4, 5, 6 of 6 ter en in dit artikel, de keuze tussen de volgende opties, die kosteloos moeten worden aangeboden:
 - a) automatische terugbetaling binnen zeven kalenderdagen gerekend vanaf de aanvraag van de passagier, via een elektronische bankoverschrijving of, indien de passagier zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord verklaart, op een andere wijze, van de volledige prijs van de tickets en, in voorkomend geval, vergoedingen voor tussenpersonen, voor de niet afgelegde gedeelten van de reis of reizen, en, indien de reis geen zin meer heeft in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier, voor de wel afgelegde gedeelten van de reis of reizen, samen met, in voorkomend geval, een terugvlucht naar het eerste vertrekpunt, bij de vroegste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip.

- b) voortzetting van de reis van de passagier door herroutering, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden, naar zijn of haar eindbestemming, bij de eerste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip; of
- c) herroutering, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden, naar zijn of haar eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat overeenkomstig artikel 10 bis, kan de in punt a) van dit lid bedoelde termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

- 2. Om ervoor te zorgen dat de passagiers hun bestemming zo spoedig mogelijk bereiken op grond van lid 1, punt b), en met een totale reistijd die zoveel mogelijk overeenstemt met de geplande totale reistijd van de oorspronkelijke vlucht, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, onder voorbehoud van beschikbaarheid, hun ten minste een van de volgende alternatieve opties aan ter overweging en expliciet akkoord op een duurzame drager:

- a) een vlucht of aansluitende vluchten via dezelfde route als die vermeld in de luchtvervoersovereenkomst;
- b) een andere route tussen dezelfde luchthaven van vertrek en aankomst, zoals vermeld in de luchtvervoersovereenkomst;
- b bis) herrotering van of naar een andere luchthaven dan de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven, in welk geval de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten draagt van het vervoer van de passagier tussen de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven en de alternatieve luchthaven;
- c) het gebruik van diensten die door een andere luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd; of
- d) het gebruik van een andere vervoerswijze, indien passend voor de af te leggen afstand.

In geval van herrotering via een andere vervoerswijze of met een andere luchtvaartmaatschappij blijft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert alleen verantwoordelijk voor informatie, bijstand en herrotering tot het vertrek van die herroteringsdienst. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, blijft verantwoordelijk voor compensatie voor vertraging bij aankomst op de eindbestemming overeenkomstig artikel 7. De vervoerder die de herroteringsdienst uitvoert, is verantwoordelijk voor alle andere aan die dienst verbonden rechten overeenkomstig het toepasselijke Unierecht inzake passagiersrechten voor die vervoerswijze.

3. Indien passagiers de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis hebben gesteld van hun keuze om hun reis voort te zetten overeenkomstig lid 1, punt b), en lid 4, en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet binnen drie uur herrotering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden heeft aangeboden, kunnen passagiers zelf een herrotering regelen overeenkomstig lid 2. Als de passagier ervoor kiest zelf herrotering te regelen, stelt hij of zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert daarvan in kennis. De passagier heeft het recht herroteringsopties te weigeren indien die herroteringsopties niet onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden vallen, en in dat geval behoudt hij of zij het recht op bijstand overeenkomstig artikel 9 in afwachting van de herrotering.

In het geval van een annulering is de eerste alinea van toepassing vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd.

Bij het zelf regelen van herrotering beperken de passagiers de kosten tot wat noodzakelijk, redelijk en passend is. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagier gemaakte kosten, tot maximaal 400 % van de volledige prijs van het ticket of de tickets en, in voorkomend geval, de vergoedingen voor tussenpersonen, binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan die termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

- 3 bis. Onverminderd de andere bepalingen van dit artikel heeft een passagier die een tussenlanding organiseert, het aanvullende recht herroteringsopties te weigeren indien die opties die tussenlanding niet mogelijk maken.

4. Een passagier kan kiezen tussen terugbetaling overeenkomstig lid 1, punt a), of herroutering op een latere datum overeenkomstig lid 1, punt c), tot het moment waarop de passagier heeft ingestemd met herroutering bij de eerste gelegenheid die door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert wordt aangeboden overeenkomstig lid 1, punt b), of tot het moment waarop de passagier heeft besloten zelf een herroutering te regelen overeenkomstig lid 3.

De passagiers stellen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis van hun keuze.

- 4 bis. Op verzoek van de passagier verstrekt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de in dit artikel bedoelde informatie op papier. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zorgt ervoor dat de keuze die de passagier uit hoofde van dit artikel heeft gemaakt expliciet wordt bevestigd op een duurzame drager.

4 bis bis. De in lid 1 bedoelde opties worden duidelijk weergegeven, zonder voorselectie, standaardinstellingen of extra procedurele lasten op grond waarvan de voorkeur uitgaat naar één optie.”;

9 bis) artikel 8 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 8 bis

Vouchers

1. Indien een passagier recht heeft op terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), of artikel 10, lid 2, of op compensatie overeenkomstig artikel 7 kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier de keuze bieden tussen een voucher ter waarde van ten minste het bedrag van de terugbetaling of de verschuldigde compensatie.
2. De passagier is niet verplicht een voucher te aanvaarden in plaats van betaling. Aanvaarding is alleen geldig indien de passagier zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord heeft verklaard. Alle opties uit hoofde van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), en artikel 7, lid 4 bis, worden duidelijk weergegeven, zonder voorselectie, standaardinstellingen of extra procedurele lasten op grond waarvan de voorkeur uitgaat naar één optie.

3. Voordat de passagier de in lid 1 bedoelde keuze maakt, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier duidelijk op een duurzame drager in kennis van de in de leden 2 en 4 tot en met 6 bedoelde informatie.
4. Een voucher:
 - a) heeft een maximale geldigheidsduur van twaalf maanden gerekend vanaf de datum van aanvaarding door de passagier; die geldigheidsduur kan slechts eenmaal worden verlengd voor een extra periode van maximaal twaalf maanden mits beide partijen zich op een duurzame drager expliciet akkoord verklaren met die verlenging;
 - b) is volledig of gedeeltelijk bruikbaar voor alle diensten van de luchtvaartmaatschappij tijdens de geldigheidsduur, met inbegrip van diensten die tijdens de geldigheidsduur van de voucher zijn geboekt, maar na de vervaldatum zijn uitgevoerd;
 - c) wordt verstrekt op een duurzame drager en vermeldt duidelijk de waarde, de geldigheidsduur en de gebruiksvoorwaarden ervan; indien de waarde hoger is dan de betaling waarop de passagier recht heeft uit hoofde van artikel 7, artikel 10, lid 2, of artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), wordt dit op de voucher vermeld.

5. De partijen kunnen te allen tijde instemmen met een volledige of gedeeltelijke betaling voordat de voucher wordt ingewisseld of vervalt, ondanks de oorspronkelijke keuze van de passagier voor een voucher.
6. De luchtvaartmaatschappij betaalt het bedrag van de voucher onverwijld, maar in elk geval uiterlijk binnen zeven kalenderdagen, automatisch terug aan de passagier:
 - a) na het verstrijken van de geldigheidsduur, indien de voucher niet is ingewisseld; dit geldt ook voor het resterende bedrag van de voucher in geval van eerdere gedeeltelijke inwisseling;
 - b) wanneer de partijen vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van een voucher een dergelijke terugbetaling overeenkomen; of
 - c) in geval van overlijden van de betrokken passagier, op verzoek van de persoon die de zaken van de overleden passagier afhandelt, na overlegging van passende bewijsstukken op een duurzame drager.”;

10) artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Recht op bijstand

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, wordt de passagiers gratis het volgende aangeboden:

- a) versnaperingen om de twee uur;
- b) een maaltijd na drie uur en vervolgens om de vijf uur, tot maximaal drie maaltijden per dag;
- c) internettoegang en twee telefoongesprekken.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan de uit hoofde van de eerste alinea verleende bijstand beperken of weigeren als de verlening zou leiden tot extra vertraging van het vertrek van de vertraagde vlucht of de herrotering, met inbegrip van het vertrek van het alternatief vervoer.

2. Voorts krijgen passagiers, als, in afwachting van de vlucht of het alternatieve vervoer, een verblijf van één of meer overnachtingen noodzakelijk is, gratis het volgende aangeboden:

- a) hotelaccommodatie;
- b) vervoer van de luchthaven naar de hotelaccommodatie en terug.

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, mag vouchers gebruiken om aan haar verplichtingen uit hoofde van lid 1, punten a) en b), en lid 2 te voldoen. De overeenkomstig lid 1 verstrekte vouchers zijn bruikbaar in alle winkels waar voeding en drankjes worden verkocht op de luchthaven waar de betrokken passagiers zijn gestrand, aan boord van hun vlucht en, in voorkomend geval, in de accommodatie waarin op grond van lid 2, punt a), wordt voorzien. Een overeenkomstig lid 2, punt a), verstrekte voucher kan alleen worden verstrekt als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert vooraf een kamer voor de betrokken passagier heeft geboekt.
4. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichtingen uit hoofde van de leden 1, 2 en 3 niet nakomt, kunnen de betrokken passagiers hun eigen regelingen treffen. De luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagiers gemaakte kosten binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek om terugbetaling voor zover de kosten ervan noodzakelijk, redelijk en evenredig zijn met de duur van de wachttijd en met de kosten van versnaperingen en maaltijden op de locatie van de luchthaven of op de locatie van de accommodatie waar de passagiers zijn gestrand. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

5. Op alle luchthavens van de Unie met commercieel passagiersvervoer treft het luchthavenbeheersorgaan regelingen om ervoor te zorgen dat drinkwater en oplaadpunten voor elektronische apparatuur gratis beschikbaar kunnen worden gesteld, ongeacht het moment van de dag, de vlucht of de terminal.
6. Indien de verstoring door buitengewone omstandigheden is veroorzaakt en de verstoring niet had kunnen worden voorkomen, zelfs indien de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had getroffen, kan de luchtvaartmaatschappij de overeenkomstig lid 2, punt a), aangeboden accommodatie beperken tot maximaal drie nachten.
7. Indien een passagier op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), voor terugbetaling kiest en zich op het eerste vertrekpunt bevindt, of kiest voor herrotering op een latere datum op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt c), dan heeft de passagier voor de desbetreffende vlucht geen recht meer op bijstand uit hoofde van de leden 1 en 2.”;

11) artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

Plaatsen in een hogere of lagere klasse

1. Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in een hogere vervoersklasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, wordt geen bijbetaling gevraagd.
2. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een passagier in een lagere vervoersklasse plaatst dan de klasse waarvoor het ticket is gekocht, verstrekt zij de passagier binnen 14 kalenderdagen na de plaatsing in een lagere klasse een automatische terugbetaling ter waarde van minstens:
 - a) 30 % van de vluchtprijs voor vluchten tot en met 1 500 kilometer, of
 - b) 50 % van de vluchtprijs voor alle vluchten binnen de Unie van meer dan 1 500 kilometer en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 kilometer, of

- c) 75 % van de vluchtprijs voor alle vluchten die niet onder de punten a) of b) vallen, met inbegrip van vluchten tussen het Europees grondgebied van de lidstaten en de Franse ultraperifere gebieden.
- 3. Als de vluchtprijs niet op het ticket is vermeld, wordt de in lid 2 bedoelde compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 3, berekend op basis van de relevante verhouding van de afstand van de vlucht tot de totale afstand waarop de luchtvervoersovereenkomst betrekking heeft.
- 4. De in dit artikel bedoelde vluchtprijs is de prijs zonder de belastingen en heffingen die op het ticket zijn vermeld, zolang noch de eis om die belastingen en heffingen te betalen, noch het bedrag ervan afhangt van de vervoersklasse waarvoor het ticket is gekocht.

5. Dit artikel is niet van toepassing op ondersteunende diensten, zoals specifieke zitplaatsen of catering, die losstaan van de vervoersklasse en afzonderlijk worden verkocht.”;

12) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Noodplannen van luchthavens

1. Op een luchthaven van de Unie met een jaarlijks passagiersvolume van ten minste vier miljoen passagiers gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren ziet het luchthavenbeheersorgaan erop toe dat de activiteiten van het luchthavenbeheersorgaan en van de verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name de luchtvaartmaatschappijen, en de verleners van grondafhandelingsdiensten, worden gecoördineerd via een gepast noodplan voor mogelijke situaties van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide, waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden. Het noodplan wordt opgezet om ervoor te zorgen dat er toereikende informatie wordt verstrekt en bijstand wordt verleend aan de gestrande passagiers en het voorziet in regelingen om de wachttijd en het ongemak voor die passagiers tot een minimum te beperken.

2. In de noodplannen van luchthavens wordt rekening gehouden met de bijzondere en de individuele behoeften van de in artikel 11 bedoelde passagiers.
3. Het noodplan wordt opgezet met de medewerking van met name het in Richtlijn 96/67/EG van de Raad* bedoelde gebruikerscomité, van de verleners van grondaafhandelingsdiensten, en van andere verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met inbegrip van verleners van bijzondere bijstand aan passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit. Het noodplan wordt indien nodig met deelname van de relevante autoriteiten opgezet. Het noodplan bevat tevens de contactgegevens van de persoon of personen die zijn aangewezen door de luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van het gebruikerscomité om hen ter plaatse te vertegenwoordigen in geval van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide. De luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat elke aangewezen persoon over de nodige middelen beschikt om passagiers bij te staan op grond van de uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen in het geval van een verstoring.

4. Het luchthavenbeheersorgaan deelt het noodplan mee aan het in Richtlijn 96/67/EG bedoelde gebruikerscomité en, op verzoek, aan het nationaal handhavingsorgaan dat krachtens artikel 16 van deze verordening is aangewezen. Het nationaal handhavingsorgaan ziet erop toe dat het luchthavenbeheersorgaan de eisen van dit artikel naleeft.
5. Een lidstaat kan besluiten dat een op zijn grondgebied gelegen luchthaven waarop lid 1 niet van toepassing is, aan de in de leden 1 tot en met 4 vastgelegde verplichtingen moet voldoen.
6. Op luchthavens van de Unie met minder jaarlijks passagiersverkeer dan de in lid 1 vastgelegde drempel of waarop een besluit van een lidstaat uit hoofde van lid 5 niet van toepassing is, levert het luchthavenbeheersorgaan alle redelijke inspanningen om de luchthavengebruikers te coördineren en om regelingen te treffen met luchthavengebruikers om gestrande passagiers te informeren in geval van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide, waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden.

-
- * Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).;

13) artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

Passagiers met specifieke behoeften

- 1. De in dit artikel vastgelegde rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit doen geen afbreuk aan de rechten die deze personen genieten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2006.
1. Alle informatie uit hoofde van deze verordening wordt in een toegankelijk formaat aan de passagiers verstrekt.
2. Dit artikel is van toepassing op personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit en zwangere vrouwen, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis is gesteld van hun bijzondere behoeften aan bijstand, indien mogelijk bij het boeken of inchecken, en ten laatste wanneer de passagier in kennis wordt gesteld van een verstoring overeenkomstig artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 1, en artikel 6, lid 1, of een aansluitende vlucht mist overeenkomstig artikel 6 ter, lid 1, alsook op zuigelingen en niet-begeleide minderjarigen. Dit artikel is ook van toepassing op personen die specifieke medische bijstand nodig hebben op basis van een medisch attest, indien hun niet om veiligheidsredenen de toegang tot een vlucht wordt geweigerd.

Deze kennisgeving wordt geacht betrekking te hebben op alle reizen in het kader van een luchtvervoersovereenkomst.

3. Eenieder die de in lid 2 bedoelde personen begeleidt of een kind begeleidt, wordt, in het kader van dezelfde luchtvervoersovereenkomst, door de luchtvaartmaatschappij gratis de mogelijkheid geboden om een zitplaats naast die persoon of dat kind in te nemen. Indien aangrenzende zitplaatsen niet beschikbaar zijn, tracht de luchtvaartmaatschappij de begeleider of begeleiders te helpen aangrenzende zitplaatsen te vinden.
4. Bij het instappen geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voorrang aan de in lid 2 bedoelde personen en aan alle personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.

- 4 bis. Luchtvaartmaatschappijen die een vlucht uitvoeren, zorgen er zonder extra kosten voor dat zuigelingen en kinderen die een kinderwagen of buggy nodig hebben, in een kinderwagen of buggy kunnen worden vervoerd tot aan de boarding gate of de deur van het vliegtuig, en dat deze kinderwagen of buggy aan de deur van het vliegtuig weer wordt overhandigd, tenzij er veiligheids-, beveiligings-, capaciteits- of operationele beperkingen zijn.
- 4 ter. Als het luchthavenbeheersorgaan zijn verplichtingen uit hoofde van de artikelen 7 en 8 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 niet nakomt en als gevolg daarvan personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit hun vlucht missen, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert verantwoordelijk voor de compensatie, herroutering en bijstand van die passagiers overeenkomstig de artikelen 7, 8 en 9 van deze verordening. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, biedt deze herroutering en bijstand eveneens aan aan de persoon die hen begeleidt overeenkomstig de in artikel 4, lid 2, van Verordening nr. 1107/2006 bedoelde voorwaarden.

Het luchthavenbeheersorgaan vergoedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voor de door die luchtvaartmaatschappij gemaakte kosten overeenkomstig lid 1. Uiterlijk op de datum van toepassing van deze verordening stelt de Commissie overeenkomstig de in artikel 16 bis quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure een uitvoeringshandeling vast met de praktische regelingen voor deze terugbetaling. Deze uitvoeringshandeling doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheden van de luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de compensatie, herrotering en bijstand van passagiers uit hoofde van dit lid.

4 sexies. Als de luchtvaartmaatschappij of haar erkende agent een overeenkomst sluit met een persoon die namens niet-begeleide minderjarigen optreedt om die minderjarigen specifieke bijstand te verlenen voor hun reis, en die minderjarigen als gevolg van het verzuim om specifieke bijstand te verlenen hun vlucht missen, zijn de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren verantwoordelijk voor de compensatie, herrotering en bijstand van die minderjarigen overeenkomstig de artikelen 7, 8 en 9 van deze verordening.

5. Bij het aanbieden van herrotering en het verlenen van bijstand overeenkomstig de artikelen 8 en 9 besteedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijzondere aandacht aan de behoeften van de in lid 2 bedoelde personen. De luchtvaartmaatschappijen bieden deze herrotering zo spoedig mogelijk aan en verlenen zo spoedig mogelijk deze bijstand aan die personen, ook aan de personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.
6. Artikel 9, lid 6, is niet van toepassing op een in lid 2 bedoelde passagier, noch op personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.”;

13 bis) de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 11 bis

Persoonlijke voorwerpen en handbagage

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1107/2006 staan luchtvaartmaatschappijen passagiers toe om zonder extra kosten een persoonlijk voorwerp mee te nemen in de cabine.

Onverminderd Verordening (EG) nr. 1107/2006 staan luchtvaartmaatschappijen, afhankelijk van de capaciteit van de cabine van het luchtvaartuig, toe dat passagiers een stuk handbagage in de cabine meenemen.

Bij het aanbieden of publiceren van vliegtickets wordt, voordat het boekingsproces van start gaat, standaard weergegeven wat de ticketprijzen inclusief een stuk handbagage zijn.

Dit lid belet luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen niet om passagiers die er vrijwillig voor kiezen zonder handbagage te reizen, prijstechnisch afwijkende aanbiedingen te doen.

2. Indien een persoonlijk voorwerp of een stuk handbagage, als bedoeld in lid 1, om bijzondere redenen, zoals veiligheidsredenen, capaciteitsredenen of een wijziging van het type luchtvaartuig na de boeking, niet in de cabine kan worden meegenomen, kan de luchtvaartmaatschappij bij het inchecken of bij de gate, al naar gelang het geval, eisen dat niet-ingecheckte bagage in het ruim van het luchtvaartuig wordt vervoerd, maar zonder extra kosten voor de passagier.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de beperkingen op niet-ingecheckte bagage die zijn vastgesteld in regels van de Unie zoals die welke zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad* en Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie** en in internationale beveiligings- en veiligheidsregels.
-

* Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).

** Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).

Artikel 11 ter

Instapkaarten

1. Passagiers mag de toegang tot een vlucht niet worden geweigerd op grond van het feit dat zij hun eigen gedrukte versie van een digitaal afgegeven instapkaart hebben gebruikt, mits deze op duidelijke en machineleesbare wijze is afgedrukt. Passagiers mag de toegang tot een vlucht niet worden geweigerd op grond van het feit dat zij geen extra kosten hebben betaald voor het gebruik van hun eigen afgedrukte versie van een digitaal afgegeven instapkaart.

Wanneer luchtvaartmaatschappijen voorzien in digitale instapkaarten, kunnen passagiers hun instapkaarten bij het inchecken zonder verder verzoek digitaal verkrijgen en zijn ze niet verplicht te beschikken over een gebruikersaccount of een specifieke applicatie om hun instapkaarten te verkrijgen en af te drukken.

Luchtvaartmaatschappijen mogen geen extra kosten in rekening brengen voor het verstrekken van een afgedrukte versie van een instapkaart aan de passagier, indien die reeds heeft ingecheckt.”;

- 14) artikel 12 wordt vervangen door:

“Artikel 12

Andere rechten

1. Deze verordening doet geen afbreuk aan de rechten van passagiers waarin andere wetgevingshandelingen voorzien, waaronder Richtlijn (EU) 2015/2302, tenzij in dit artikel anders is bepaald.

De overeenkomstig artikel 7 van deze verordening toegekende compensatie of de overeenkomstig artikel 10, lid 2, daarvan toegekende terugbetaling wordt in mindering gebracht op de compensatie of prijsverlaging die in overeenstemming met andere rechtshandelingen, zoals Richtlijn (EU) 2015/2302, wordt toegekend, indien de rechten waarvoor de compensatie of prijsverlaging wordt toegekend hetzelfde belang beschermen of hetzelfde doel dienen. Evenzo wordt de in overeenstemming met andere rechtshandelingen, zoals Richtlijn (EU) 2015/2302, toegekende compensatie of prijsverlaging in mindering gebracht op de overeenkomstig artikel 7 van deze verordening toegekende compensatie of de overeenkomstig artikel 10, lid 2, daarvan toegekende terugbetaling, indien de rechten waarvoor de compensatie of prijsverlaging wordt toegekend, hetzelfde belang waarborgen of hetzelfde doel hebben.

Niettegenstaande het recht van een organisator van pakketreizen om overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn (EU) 2015/2302 verhaal te halen of terugbetaling te vorderen, hebben passagiers van een vlucht die deel uitmaakt van een pakketreisovereenkomst zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 3, van Richtlijn (EU) 2015/2302, onverminderd artikel 13 van deze verordening, en in afwijking van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), geen recht op terugbetaling in overeenstemming met deze verordening voor zover er een overeenkomstig recht uit Richtlijn (EU) 2015/2302 voortvloeit.

2. Onverminderd de toepasselijke beginselen en voorschriften van nationaal recht, met inbegrip van de jurisprudentie, is lid 1 niet van toepassing op vrijwilligers, volgens de in artikel 4, lid 2, vastgelegde voorwaarden.

3. Wanneer in overeenstemming met de wetgeving van een derde land reeds compensatie of terugbetaling aan de passagier is betaald, wordt het bedrag van deze compensatie of terugbetaling in mindering gebracht op het bedrag van de compensatie of terugbetaling die in overeenstemming met deze verordening wordt toegekend.”;

14 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 12 bis

Correctie van namen

1. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, corrigeert, na ontvangst van een verzoek dat uiterlijk 48 uur vóór de geplande vertrektijd is ingediend, spelfouten in de naam van een passagier of actualiseert de naam van een passagier in geval van een administratieve wijziging. Een dergelijke correctie of actualisering wordt ten minste eenmaal kosteloos uitgevoerd en vormt geen reden voor instapweigering overeenkomstig artikel 4.

2. Het in lid 1 bedoelde verzoek kan worden ingediend door:
 - a) een passagier met betrekking tot de naam van die passagier en de naam van een passagier wiens ticket deel uitmaakt van dezelfde luchtvervoerovereenkomst als het ticket van de passagier die de aanvraag indient;
 - b) een tussenpersoon met betrekking tot de naam van een passagier voor wie de tussenpersoon de boeking heeft gedaan.
3. Enige correctie of actualisering op grond van lid 1 mag niet worden beschouwd als een overdracht van het ticket van de passagier aan een andere persoon.”;

15) artikel 13 wordt vervangen door:

“Artikel 13

Verhaalsrecht

In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening of van het nationale recht worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het toepasselijk Unierecht of het nationale recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name op geen enkele wijze het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om compensatie te verlangen of haar kosten terug te vorderen van een luchthaven of een andere derde partij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een contract heeft gesloten.”;

16) artikel 14 wordt vervangen door:

“Artikel 14

Verplichtingen tot informatieverstrekking aan de passagiers

1. De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, en de tussenpersoon plaatsen op hun website en in hun mobiele applicatie een mededeling waarin de rechten uit hoofde van deze verordening, met inbegrip van informatie over de behandeling van klachten, worden gespecificeerd. Om aan deze eis te voldoen, mag door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, en de tussenpersoon een samenvatting worden gebruikt van de bepalingen van deze verordening die door de Commissie in alle officiële talen van de Unie is opgesteld en ter beschikking van het publiek is gesteld.
2. Bij het aanbieden van tickets voor een vlucht of aansluitende vluchten en vóór de aankoop van de tickets van dergelijke vluchten informeren luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen de passagier over het volgende:

- a) het soort ticket of tickets dat wordt aangeboden, met name of het ticket of de tickets onder één luchtvervoersovereenkomst of een combinatie van afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten valt of vallen;
- b) de rechten en verplichtingen van de passagier, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de tussenpersoon uit hoofde van deze verordening, die verbonden zijn aan de luchtvervoersovereenkomst, met inbegrip van informatie over klachtenbehandeling en over de terugbetalingsprocessen;
- c) de termijn en de procedure voor het aanvragen van een correctie van de naam door de passagier als gespecificeerd in artikel 12 bis;
- d) de algemene voorwaarden van de luchtvervoersovereenkomst;
- d bis) de procedure voor het terugkrijgen van achtergelaten persoonlijke voorwerpen of handbagage in de cabine; deze informatie bevat elektronische contactgegevens, toepasselijke formulieren en andere relevante details die passagiers nodig hebben om een verzoek te kunnen indienen; en

d ter) de contactgegevens voor hulp en bijstand in geval van verstoring.

3. Een tussenpersoon of een luchtvaartmaatschappij die tickets verkoopt die onder een combinatie van luchtvervoersovereenkomsten vallen, deelt de passagier vóór de aankoop mee dat de tickets onder afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten vallen en dat de rechten uit hoofde van de artikelen 7, 8 en 9 met betrekking tot compensatie, terugbetaling, herrotering of bijstand, in het geval van gemiste volgende vluchten niet van toepassing zijn in het kader van het afzonderlijke luchtvervoersovereenkomst. Die informatie wordt duidelijk vermeld en bij de verkoop van de tickets verstrekt op een duurzame drager.
4. Het luchthavenbeheersorgaan of, in voorkomend geval, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, ziet erop toe dat bij de incheckbalies (waaronder ook zelfbedieningsincheckautomaten) en bij de boarding gate de volgende tekst op duidelijke wijze is weergegeven: “Indien u niet tot uw vlucht wordt toegelaten, of indien deze is geannuleerd of met minstens twee uur bij vertrek, of meer dan drie uur bij aankomst op uw eindbestemming, is vertraagd, vraag dan bij de incheckbalie of bij de boarding gate naar de mededeling waarin uw rechten vermeld staan, met name uw recht op terugbetaling of herrotering, bijstand en eventuele compensatie”. Die tekst wordt ten minste in de taal of talen van de locatie van de luchthaven en in een internationaal gebruikte taal geafficheerd. Het luchthavenbeheersorgaan ziet er ook op toe dat er bij de incheckbalies naast de tekst een QR-code of een andere digitale methode wordt weergegeven om toegang te krijgen tot de mobiele applicatie van de Commissie over passagiersrechten die een samenvatting van deze verordening bevat. Daartoe werken luchthavenbeheersorganen samen met luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren.

4 bis. Na de aankoop van de tickets verstrekken de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren de passagiers onverwijld de in lid 2 bedoelde informatie op een duurzame drager.

4 sexies. Luchtvaartmaatschappijen en, in voorkomend geval, tussenpersonen, verstrekken de in dit artikel bedoelde informatie in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal.

4 septies. De informatie voor, de correspondentie met of de uitwisseling van formulieren of documenten met passagiers uit hoofde van deze verordening, waaronder genoemde communicatie uit hoofde van artikel 7, lid 2 bis, en aanbiedingen voor keuzes of overeenkomsten uit hoofde van de artikelen 4, 5, 6 ter, 7, 8 en 8 bis van deze verordening, is gemakkelijk beschikbaar en wordt op duidelijke en ondubbelzinnige wijze verstrekt. Wanneer informatie, correspondentie, formulieren of documenten langs elektronische weg worden verstrekt, verstrekken luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen deze op een duurzame drager, onder vermelding van de datum en het tijdstip.

Daartoe zorgen luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen ervoor dat een passagier niet verplicht is te beschikken over een gebruikersaccount of een specifieke applicatie als voorwaarde voor toegang tot of ontvangst van informatie, correspondentie, formulieren of documenten uit hoofde van deze verordening, met inbegrip van instapkaarten, maar met uitzondering van informatie en documenten met betrekking tot zaken zoals Frequent Flyer-programma's of andere commerciële programma's van een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon.

De bewijslast met betrekking tot de vraag of en wanneer zij passagiers de nodige informatie, correspondentie, formulieren of documenten hebben verstrekt, waaronder wat betreft communicatie uit hoofde van artikel 7, lid 2 bis, en instapkaarten of aanbiedingen voor keuzes of overeenkomsten uit hoofde van de artikelen 4, 5, 6 ter, 7, 8 en 8 bis van deze verordening, berust bij de luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen.

Voor de doeleinden van deze verordening stelt elk communicatiemiddel de passagier in staat snel en kosteloos contact op te nemen en doeltreffend te communiceren met de luchtvaartmaatschappijen en de tussenpersonen.”;

17) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 15 bis

Klacht bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon

1. Alle luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen zetten voor hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen.
2. Passagiers kunnen een klacht indienen bij elke luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon met betrekking tot hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden via het in lid 1 bedoelde mechanisme. Een dergelijke klacht moet worden ingediend binnen twaalf maanden na de datum waarop de vlucht plaatsvond of was gepland, of binnen drie maanden na de indiening van een verzoek om compensatie, indien dat later is.

Binnen zeven werkdagen na ontvangst van de klacht bevestigt de geadresseerde de ontvangst van de klacht aan de passagier. De geadresseerde geeft binnen één maand na ontvangst van de klacht een gemotiveerd antwoord of deelt, in naar behoren gerechtvaardigde gevallen, de passagier mee dat hij of zij binnen een termijn van minder dan twee maanden na de datum van ontvangst van de klacht een definitief antwoord zal ontvangen.

Het definitieve antwoord bevat ook de desbetreffende contactgegevens van de organen die verantwoordelijk zijn voor de behandeling van klachten op grond van deze verordening. Aan deze verplichting kan worden voldaan door de passagier te wijzen op de door de Commissie beschikbaar gestelde lijst van organen voor de behandeling van klachten.

2 bis. Bij het verstrekken van de vereiste informatie aan passagiers berust de bewijslast bij de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon.”;

19) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 16 bis quater

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van toepassing.

Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”;

20) artikel 17 wordt vervangen door:

“Artikel 17

Evaluatie en rapportering

1. Uiterlijk ... [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] en vervolgens om de vijf jaar brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de in de bijlage opgenomen lijst van buitengewone omstandigheden, in het licht van de gebeurtenissen die gevolgen hebben gehad voor de tijdige en doeltreffende uitvoering van de vluchten tijdens de twee jaar voorafgaand aan elk verslag.

Het verslag gaat indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

2. Uiterlijk op ... [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] en vervolgens om de vijf jaar brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking, de handhaving en de resultaten van deze verordening. De Commissie verstrekt informatie over de verbeterde bescherming van luchtvaartpassagiers op vluchten naar of van derde landen die door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen worden uitgevoerd.

Dat verslag bevat ook een evaluatie van de drempels, de in deze verordening vastgelegde bedragen, waarbij rekening wordt gehouden met onder meer de ontwikkeling van de luchtvaarttarieven, het inflatiepercentage en de statistieken over instapweigering, annuleringen, vertragingen en gemiste aansluitende vluchten die aan luchtvaartmaatschappijen kunnen worden toegerekend, alsmede de statistieken over plaatsing in een lagere klasse, in de vijf voorgaande jaren.

In het verslag dat overeenkomstig de eerste alinea uiterlijk op ... [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] moet worden ingediend, beoordeelt de Commissie ook:

- (a) de noodzaak en haalbaarheid om het toepassingsgebied van deze verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers, het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen, en de connectiviteitsaspecten verder te verbeteren. De Commissie beoordeelt met name de risico's van jurisdictiegeschillen en moeilijkheden in verband met de handhaving en beveelt manieren aan om die risico's te beperken en die moeilijkheden aan te pakken;

- c) de haalbaarheid van verdere automatisering van verzoeken tot en uitbetalingen van compensatie voor vertragingen.

Het verslag gaat indien nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.”;

- 21) de tekst in bijlage I bij deze verordening wordt als bijlage toegevoegd aan Verordening (EG) nr. 261/2004.

Artikel 2

Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) in artikel 2 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:
 - a) punt b) wordt vervangen door:
 - “b) “luchtvaartmaatschappij uit de Unie”: een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad* afgegeven geldige exploitatievergunning;

* Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).”;

b) de volgende punten worden toegevoegd:

- “h) “mobiliteitshulpmiddel”: elk hulpmiddel dat bedoeld is om personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt a), van Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad^{*}, bij hun mobiliteit te helpen;
- i) “erkende assistentiehond”: een hond die speciaal is opgeleid om de onafhankelijkheid en zelfbeschikking van personen met een handicap te vergroten en die officieel is erkend overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften, voor zover dergelijke regels bestaan;
- j) “toegankelijk formaat”: een formaat dat personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit toegang geeft tot alle relevante informatie, zodat die personen even gemakkelijke en comfortabele toegang hebben als personen zonder een beperking of een handicap, en dat voldoet aan de toegankelijkheidseisen die zijn vastgelegd overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, met name Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad^{**};

- k) “tussenpersoon”: een natuurlijke of rechtspersoon, met uitzondering van een luchtvaartmaatschappij, die, voor doeleinden die verband houden met zijn handels-, bedrijfs- of beroepsactiviteit, namens een luchtvaartmaatschappij of een passagier optreedt met het oog op het sluiten van een vervoersovereenkomst.

* Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).”;

2) in artikel 3 wordt lid 1 vervangen door:

“De aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij uit de Unie met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben. Dit omvat de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie voor de vertraging van passagiers of bagage.”;

3) in artikel 3 wordt lid 2 vervangen door:

“2. De bij artikel 6 van Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad* en artikel 11 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 opgelegde verzekeringsplicht, voor zover zij te maken heeft met de aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, houdt in dat een luchtvaartmaatschappij uit de Unie zich verzekert tot een niveau dat toereikend is om te waarborgen dat alle compensatiegerechtigden het volledige bedrag ontvangen waarop zij overeenkomstig deze verordening recht hebben.

-
- * Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PB L 138 van 30.4.2004, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>”);

4) artikel 3 bis wordt vervangen door:

“Artikel 3 bis

Het bijkomende bedrag dat overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal en onverminderd artikel 6 bis, door een luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd wanneer passagiers een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming van hun bagage doen, is voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie gebaseerd op een tarief waarbij de extra vervoers- en verzekeringskosten voor bagage waarvan de waarde boven de aansprakelijkheidslimiet wordt geraamd, zijn ingerekend. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers verstrekt.”;

5) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

1. In het geval van overlijden of letsel van een passagier betaalt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie onverwijld en in elk geval uiterlijk 15 dagen nadat de identiteit van de compensatiegerechtigde natuurlijke persoon is vastgesteld, een toereikend voorschot om de onmiddellijke economische noden te lenigen, evenredig aan het geleden nadeel.

2. Onverminderd lid 1 bedraagt het voorschot in geval van overlijden per passagier ten minste 16 % van het in artikel 21, lid 1, van het Verdrag van Montreal vastgelegde en door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal herziene minimumbedrag van de aansprakelijkheid.
3. Een voorschot impliceert niet dat aansprakelijkheid wordt erkend en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op basis van de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie wordt uitgekeerd, maar hoeft niet te worden terugbetaald, tenzij in de in artikel 20 van het Verdrag van Montreal bedoelde gevallen of als degene die het voorschot ontvangen heeft niet schadevergoedingsgerechtigd was.”;

6) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Alle luchtvaartmaatschappijen die in de Unie luchtvervoersdiensten aanbieden, verstrekken passagiers op duidelijke en toegankelijke wijze volledige informatie over de toepasselijke procedures die moeten worden gevolgd in geval van verloren, vertraagde of beschadigde bagage.

Luchtvaartmaatschappijen 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. Om aan hun informatieplicht te voldoen, moeten alle luchtvaartmaatschappijen in de Unie gebruikmaken van de kennisgeving in de bijlage. De samenvatting en de kennisgeving kunnen niet gebruikt worden als grondslag om een schadeloosstelling te vorderen of om de bepalingen van deze verordening of het Verdrag van Montreal uit te leggen.”;

b) in lid 2 wordt het volgende streepje toegevoegd:

“– het recht om kosteloos een bijzondere verklaring te doen omtrent het belang bij de waarde van hun mobiliteitshulpmiddelen wanneer de passagier een persoon met een handicap of een persoon met beperkte mobiliteit is.”;

c) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Voor al het door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie verrichte vervoer zijn de conform de kennisgevingsplicht van de leden 1 en 2 vermelde maxima zoals deze zijn vastgesteld bij deze verordening, tenzij de luchtvaartmaatschappij uit de Unie op vrijwillige basis hogere maxima toepast. Voor al het vervoer door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen zijn de leden 1 en 2 alleen van toepassing op vervoer naar, vanuit of binnen de grenzen van de Unie.”;

d) de volgende leden worden toegevoegd:

- “4. Alle luchtvaartmaatschappijen moeten in hun mobiele applicaties en op hun websites een formulier beschikbaar stellen waarmee passagiers onmiddellijk online of op papier een klacht kunnen indienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage, en luchthavenbeheersorganen moeten op alle luchthavens in de Unie met commercieel passagiersvervoer een dergelijk formulier in hun bagagehallen beschikbaar stellen.

Het formulier dat door de luchthavenbeheersorganen aan de passagiers wordt verstrekt, is het gemeenschappelijk formulier. Passagiers hebben het recht dat gemeenschappelijk formulier te gebruiken om hun klacht in te dienen bij de luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen passagiers op hun website, in hun mobiele applicatie of op papier hun eigen formulier beschikbaar stellen, op voorwaarde dat een dergelijk formulier in een toegankelijk formaat de keuzes en informatie bevat die zijn opgenomen in het gemeenschappelijk formulier en dat het formulier ten minste in de boekingstaal beschikbaar is.

De datum van indiening van het formulier wordt door de luchtvaartmaatschappij beschouwd als de datum waarop de klacht is ingediend in de zin van artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal, ook als de luchtvaartmaatschappij op een later tijdstip om aanvullende informatie verzoekt. Dit lid heeft geen invloed op het recht van de passagier om via andere middelen een klacht in te dienen binnen de in het Verdrag van Montreal gestelde termijnen.

4 bis. Om de uniforme toepassing van lid 4 te waarborgen, stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van het gemeenschappelijk formulier. Dat gemeenschappelijk formulier wordt opgesteld in een toegankelijk formaat. De Commissie stelt het gemeenschappelijk formulier in alle officiële talen van de Unie beschikbaar op haar website. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 6 quinquies, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

5. Alle op grond van dit artikel verstrekte informatie en klachtenformulieren worden in een toegankelijk formaat verstrekt en ook beschikbaar gesteld aan personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken.
6. Alle informatieverplichtingen op grond van dit artikel gelden ook voor tussenpersonen wanneer deze luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie verkopen.”;

7) de volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

1. Bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen of erkende assistentiehonden zorgen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ervoor dat personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit op de hoogte zijn van hun rechten en de mogelijkheid wordt geboden om bij de boeking, bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving, of ten laatste bij het overdragen van de hulpmiddelen aan de luchtvaartmaatschappij of, in het geval van een erkende assistentiehond, bij het instappen, in een toegankelijk formaat een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming te doen, in overeenstemming met artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal. In dit geval vraagt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie de betrokken passagier hiervoor geen aanvullende vergoeding. Wanneer een hulpmiddel vernield, verloren, beschadigd of vertraagd is, of in geval van overlijden of letsel van een erkende assistentiehond, kan de luchtvaartmaatschappij uit de Unie een bewijs van de kosten van de vervanging, met inbegrip van de tijdelijke vervanging, van het mobiliteitshulpmiddel of de erkende assistentiehond verlangen van de persoon met een handicap of de persoon met beperkte mobiliteit, ter staving van de in de bijzondere verklaring omtrent het belang aangegeven waarde.

1 bis. Met het oog op de uniforme toepassing van lid 1 van dit artikel stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van een modelformulier voor de bijzondere verklaring. Dat modelformulier wordt opgesteld in een formaat dat toegankelijk is voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 6 quinquies, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

Bij de verkoop van luchtvervoer namens de luchtvaartmaatschappij uit de Unie informeren tussenpersonen de betrokken passagiers over hun rechten en bieden zij de mogelijkheid om bij de boeking of bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving in een toegankelijk formaat een bijzondere verklaring omtrent het belang ervan te doen, in overeenstemming met artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De in de eerste alinea genoemde voorwaarden gelden ook voor deze bijzondere verklaring omtrent het belang. De tussenpersoon stuurt de verklaring onverwijld door naar de luchtvaartmaatschappij uit de Unie.

2. In geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen, of in geval van overlijden of letsels van een erkende assistentiehond is de luchtvaartmaatschappij uit de Unie gehouden tot het betalen van een som die niet meer bedraagt dan de som die de passagier heeft aangegeven, tenzij de luchtvaartmaatschappij aantoont dat de gevorderde som groter is dan het werkelijke belang bij de aflevering op bestemming.
3. Indien lid 2 van toepassing is, en onverminderd de artikelen 7 en 8 van en de vierde alinea van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1107/2006, levert de luchtvaartmaatschappij uit de Unie spoedig alle redelijke inspanningen om te voorzien in de tijdelijke vervanging van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen waar onmiddellijk behoefte aan is, en om tijdelijke oplossingen te bieden ter vervanging van erkende assistentiehonden. De persoon met een handicap of de persoon met beperkte mobiliteit mag die tijdelijke vervanging kosteloos behouden tot de in lid 2 bedoelde compensatie is uitbetaald of tot de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie de rechtspersonen of natuurlijke personen hebben vergoed voor de kosten van de benodigde tijdelijke vervanging van mobiliteitshulpmiddelen of een erkende assistentiehond.

4. Naleving van lid 3 staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie.

Artikel 6 ter

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1008/2008 vermelden alle luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bij de verkoop van luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie bij de boeking, in hun mobiele applicaties of op hun websites, alsook, voor luchtvaartmaatschappijen, op verzoek in de luchthaven (inclusief aan de zelfbedieningsincheckautomaten), duidelijk en in toegankelijk formaat het volgende:
 - de maximaal toegestane bagage qua afmetingen en gewicht die passagiers in de cabine en in het ruim van het luchtvaartuig mogen meenemen, die overeenkomt met het tarief voor de vervoerklasse voor elk van de vluchten die deel uitmaken van de boeking van een passagier;

- eventuele beperkingen op het aantal stukken bagage binnen de maximaal toegestane bagage;
- de voorwaarden waaronder breekbare of waardevolle voorwerpen zoals muziekinstrumenten, sportuitrusting, kinderwagens en kinderzitjes worden vervoerd in de cabine of het ruim van het luchtvaartuig;
- onverminderd lid 2 van dit artikel, eventuele extra heffingen voor het vervoer van ingecheckte of niet-ingecheckte bagage, met inbegrip van muziekinstrumenten als bedoeld in artikel 6 quater;
- de specifieke redenen die het vervoer van niet-ingecheckte bagage in de cabine op grond van lid 3 kunnen beletten.

Artikel 6 quater

1. Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie staan toe dat passagiers een muziekinstrument meenemen in de cabine van een luchtvaartuig, met inachtneming van de toepasselijke beveiligings- en veiligheidsregels en de technische specificaties en beperkingen van het desbetreffende luchtvaartuig. Muziekinstrumenten mogen in de cabine van een luchtvaartuig worden meegenomen mits deze instrumenten veilig kunnen worden opgeborgen in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel. Muziekinstrumenten maken deel uit van de toegestane hoeveelheid niet-ingecheckte bagage van een passagier. De luchtvaartmaatschappij kan passagiers de mogelijkheid bieden om bovenop die toegestane hoeveelheid nog een stuk handbagage mee te nemen, onder voorbehoud van eventuele extra kosten.

2. Indien een muziekinstrument te groot is om veilig in een geschikt bagagecompartiment in de cabine of onder een geschikte passagiersstoel te worden opgeborgen, kunnen luchtvaartmaatschappijen vragen een tweede ticket te betalen indien het muziekinstrument, met inachtneming van de toepasselijke beveiligings- en veiligheidsregels, als niet-ingescheckte bagage op een tweede stoel wordt vervoerd. Voor dit tweede ticket hoeven geen belastingen zoals bedoeld in artikel 23, lid 1, punten b), c) en d), van Verordening (EG) nr. 1008/2008 worden betaald. De passagier en het muziekinstrument krijgen aangrenzende zitplaatsen, waarbij het muziekinstrument een zitplaats aan het raam inneemt. Voor zover beschikbaar worden muziekinstrumenten, op verzoek, in een verwarmd deel van het ruim van het luchtvaartuig vervoerd, voor zover de toepasselijke veiligheidsregels, de beschikbare ruimte en de technische specificaties van het luchtvaartuig dit mogelijk maken.

Artikel 6 quinquies

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”;

- 8) artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

De Commissie brengt uiterlijk op ... [vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking en de resultaten van deze verordening. Het verslag gaat indien nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.”;

- 9) de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van ... [twaalf maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ..., ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

“BIJLAGE

Niet-uitputtende lijst van omstandigheden die buitengewone omstandigheden vormen

1. De volgende omstandigheden worden als buitengewoon beschouwd:
 - a) omstandigheden die niets te maken hebben met de werking van het luchtvaartuig:
 - i) natuurrampen die een veilige vlucht onmogelijk maken;
 - i bis) milieurampen die niet door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zijn veroorzaakt en die een veilige vlucht onmogelijk maken;
 - ii) meteorologische omstandigheden of schade aan het luchtvaartuig veroorzaakt door meteorologische gebeurtenissen die een veilige vlucht onmogelijk maken;
 - iii) oorlog of opstanden 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* van het Europees Parlement en de Raad vallen en die een veilige vlucht onmogelijk maken;

- b) incidenten waarbij een passagier betrokken is:
 - i) incidenten met weerspannige passagiers in de zin van het protocol van Montreal uit 2014 die een veilige vlucht onmogelijk maken, die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden of die het vertrek van de vlucht vertragen, tenzij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dat gedrag heeft veroorzaakt;
 - ii) gezondheidsrisico's of medische noodgevallen die kort voor het vertrek van de vlucht worden ontdekt of die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;
- c) andere incidenten:
 - i) schade als gevolg van sabotage of terrorisme die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
 - i bis) veiligheidsrisico's, schade als gevolg van andere onwettige handelingen die een veilige vlucht onmogelijk maken, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke invloed op de situatie kan uitoefenen;

- ii) verborgen fabricage- of ontwerpfouten, door de fabrikant of een bevoegde autoriteit aan het licht gebracht, die een veilige vlucht onmogelijk maken;
- iii) beperkingen inzake luchtverkeersbeheer of inzake de luchthavencapaciteit, of sluiting van het luchtruim, met inbegrip van sluitingen van de landingsbaan door de autoriteiten, mits die gebeurtenis het gevolg is van een besluit waarop de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen;
- 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, waardoor het onmogelijk is de vlucht zoals gepland en veilig uit te voeren;

- iv bis) een algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening, mits de situatie niet intrinsiek verband houdt met de werking van het luchtvaartuig en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen controle heeft over de situatie;
- v) stakingen bij verleners van essentiële diensten, zoals het luchthavenbeheersorgaan, verleners van luchtvaarnavigatiediensten of verleners van grondaafhandelingsdiensten, die niet daadwerkelijk door de luchtvaartmaatschappijen worden gekozen in de zin van Richtlijn 96/67/EG, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of de groep ondernemingen waartoe de luchtvaartmaatschappij behoort geen controle heeft over die stakingen;
- v bis) stakingen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, mits die stakingen het gevolg zijn van eisen die alleen door overheidsinstanties kunnen worden ingewilligd, waardoor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of de groep ondernemingen waartoe de luchtvaartmaatschappij behoort geen controle heeft over die stakingen;

- vii) schade aan het luchtvaartuig veroorzaakt terwijl het luchtvaartuig zich op de grond of in de lucht bevindt door een derde voor wie de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is, door dieren of door vreemde voorwerpen, en die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
- ix) verontreiniging van de start- en landingsbaan van een luchthaven die een veilige vlucht onmogelijk maakt, mits de verontreiniging niet door de luchtvaartmaatschappij is veroorzaakt;
- xi) ernstige gezondheidsrisico's of medische noodgevallen van een bemanningslid na vertrek die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;
- ix ter) operationele tekortkomingen van verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, zoals het luchthavenbeheersorgaan, verleners van luchtvaarnavigatiediensten of verleners van grondafhandelingsdiensten, die niet daadwerkelijk door de luchtvaartmaatschappijen worden gekozen in de zin van Richtlijn 96/67/EG, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke controle heeft kunnen uitoefenen over die verlener van essentiële diensten.

* Verordening (EU) 2022/2371 van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 inzake ernstige grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen en tot intrekking van Besluit nr. 1082/2013/EU (PB L 314 van 6.12.2022, blz. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).”.

BIJLAGE II

“BIJLAGE

Informatieve kennisgeving als bedoeld in artikel 6

INFORMATIEVE KENNISGEVING OVER DE AANSPRAKELIJKHEID VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN VOOR PASSAGIERS EN HUN BAGAGE

Deze mededeling bevat een samenvatting van de aansprakelijkheidsregels die door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden toegepast, zoals vereist krachtens de wetgeving van de Europese Unie en het Verdrag van Montreal.

COMPENSATIE IN GEVAL VAN OVERLIJDEN OF VERWONDING

Er staan geen financiële beperkingen op de aansprakelijkheid voor verwondingen of overlijden van passagiers ten gevolge van een ongeval aan boord van het luchtvaartuig of tijdens het in- of uitstappen.

Onverminderd artikel 20 van het Verdrag van Montreal betreffende de ontheffing van aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij, kan de luchtvaartmaatschappij haar aansprakelijkheid voor schade tot en met de in artikel 21 van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal niet afwijzen of beperken. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta. Boven dat bedrag is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk als zij kan aantonen dat:

- de schade niet te wijten is aan de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van de luchtvaartmaatschappij of van een personeelslid of gemachtigde ervan, of
- de schade uitsluitend te wijten is aan de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van een derde partij.

VOORSCHOTTEN

Als een passagier gewond raakt of overlijdt, moet de luchtvaartmaatschappij binnen 15 dagen na de identificatie van de compensatiegerechtigde persoon een voorschot uitbetalen om de onmiddellijke economische noden te lenigen. In geval van overlijden bedraagt dit voorschot ten minste 16 % van de in artikel 21 van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van het voorschot bij benadering in de lokale valuta.

VERTRAGING VAN PASSAGIERS

In het geval van een vertraging van een passagier is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor schade die ontstaat, tenzij zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de vertraging te voorkomen of tenzij het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen. De aansprakelijkheid voor vertraging van passagiers is beperkt tot de in artikel 22, lid 1, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.

VERTRAGING VAN BAGAGE

In geval van vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk ingecheckte bagage. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta. De luchtvaartmaatschappij is niet aansprakelijk als zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de schade als gevolg van de vertraging van de bagage te voorkomen of als het onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen.

VERNIETIGING, VERLIES OF BESCHADIGING VAN BAGAGE

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk bagage. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk voor beschadigde of verloren ingecheckte bagage, tenzij de schade het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage.

In het geval van niet-ingecheckte bagage (handbagage), met inbegrip van persoonlijke voorwerpen, is de luchtvaartmaatschappij enkel aansprakelijk indien de schade het gevolg is van een fout van de luchtvaartmaatschappij of van een personeelslid of gemachtigde ervan.

HOGERE LIMIETEN VOOR BAGAGE

Als een passagier de aansprakelijkheidslimiet wil verhogen, kan hij uiterlijk bij het inchecken een bijzondere verklaring afleggen en indien nodig een aanvullende vergoeding betalen. Die aanvullende vergoeding wordt gebaseerd op een tarief dat in verhouding staat tot de extra vervoers- en verzekeringskosten voor de desbetreffende bagage bovenop de aansprakelijkheidsgrens van de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde limiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers meegedeeld.

Personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit wordt systematisch de mogelijkheid geboden om bij de boeking, bij het doen van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde kennisgeving, en ten laatste bij het overdragen van de hulpmiddelen aan de luchtvaartmaatschappij of, in het geval van een erkende assistentiehond, bij het instappen, kosteloos en in een toegankelijk formaat, een bijzondere verklaring omtrent het belang bij het vervoer van hun mobiliteitshulpmiddel of erkende assistentiehond te doen.

ONTHEFFING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Indien de luchtvaartmaatschappij bewijst dat schade, waaronder verwondingen en overlijden, die onder de aansprakelijkheidsregels valt welke door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden toegepast conform Verordening (EG) nr. 2027/97 en het Verdrag van Montreal, is veroorzaakt of in de hand is gewerkt door de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van de persoon die compensatie verlangt of de persoon aan wie deze zijn of haar rechten ontleent, is de luchtvaartmaatschappij geheel of gedeeltelijk ontheven van haar aansprakelijkheid ten aanzien van de betrokkene voor zover de nalatigheid, onrechtmatige daad of omissie de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.

TERMIJNEN VOOR HET INDIENEN VAN KLACHTEN MET BETREKKING TOT BAGAGE

In geval van beschadigde, vertraagde, verloren of vernielde bagage moet de passagier in elk geval zo snel mogelijk een klacht indienen bij de luchtvaartmaatschappij. De passagier moet in geval van beschadigde ingecheckte bagage binnen een termijn van 7 dagen en in geval van vertraagde bagage binnen een termijn van 21 dagen een klacht indienen. In beide gevallen begint de termijn te lopen vanaf de datum waarop de bagage ter beschikking van de passagier wordt gesteld. Daartoe kunnen passagiers in de bagagehallen op alle luchthavens in de Unie met commercieel passagiersvervoer, alsook op de website en in de mobiele applicatie van de luchtvaartmaatschappij een specifiek formulier terugvinden, dat zowel op papier als online kan worden ingediend. Dit klachtenformulier moet door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven worden aanvaard als een klacht. De datum van indiening van de klacht wordt door de luchtvaartmaatschappij beschouwd als de datum waarop de klacht is ingediend in de zin van artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal, ook als de luchtvaartmaatschappij op een later tijdstip om aanvullende informatie verzoekt.

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ WAARMEE DE VERVOERSOVEREENKOMST IS GESLOTEN EN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ DIE DE VLUCHT UITVOERT

Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij waarmee de vervoersovereenkomst is gesloten, heeft de passagier het recht een klacht of vordering tot schadeloosstelling in te dienen bij elk van beide luchtvaartmaatschappijen. Dit geldt ook in gevallen waarin de passagier met een van beide luchtvaartmaatschappijen een bijzondere verklaring omtrent het belang bij aflevering is overeengekomen.

TERMIJN VOOR GERECHTELIJKE PROCEDURE

Een gerechtelijke procedure tot het verkrijgen van schadeloosstelling moet worden ingeleid binnen twee jaar na de datum van aankomst van het luchtvaartuig of de datum waarop het luchtvaartuig moest zijn aangekomen.

VERNIELING, VERLIES, BESCHADIGING OF VERTRAGING VAN MOBILITEITSHULPMIDDELEN

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde en door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal geactualiseerde limiet voor de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging van mobiliteitshulpmiddelen. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk bagage. De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.

Passagiers kunnen zonder extra kosten in aanmerking komen voor een hogere aansprakelijkheidslimiet door ten laatste bij het inchecken een bijzondere verklaring te doen waarin de kosten voor de vervanging van hun mobiliteitshulpmiddelen worden aangegeven.

In geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van mobiliteitshulpmiddelen betaalt de luchtvaartmaatschappij een compensatie die niet hoger ligt dan het bedrag dat in de bijzondere verklaring is aangegeven.

Vóór deze compensatie is betaald, levert de luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen om te voorzien in de tijdelijke vervanging van mobiliteitshulpmiddelen waar onmiddellijk behoefte aan is, ook na het einde van de reis van de betrokken passagier.

GRONDSLAG VOOR DE INFORMATIE

De grondslag voor de hierboven beschreven regels is het Verdrag van Montreal van 28 mei 1999, waaraan in de Unie uitvoering wordt gegeven bij Verordening (EG) nr. 2027/97 (zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 889/2002 en bij Verordening (EU) .../...⁺) en in de lidstaten door hun nationale wetgeving.

⁺ PB: gelieve het referentienummer van deze wijzigingsverordening in te vullen.”.