



Brussel, 29 september 2025  
(OR. en)

10015/1/25  
REV 1

---

---

Interinstitutioneel dossier:  
2013/0072(COD)

---

---

AVIATION 75  
CONSOM 98  
CODEC 762  
*PARLNAT*

#### **WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN**

---

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een 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  
– Vastgesteld door de Raad op 29 september 2025

---

**VERORDENING (EU) 2025/...**  
**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 Comité<sup>1</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 327 van 12.11.2013, blz. 115.

<sup>2</sup> 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).

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>3</sup> en Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad<sup>4</sup> 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) 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.

---

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46 van 17.2.2004, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

<sup>4</sup> 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) Uit de in 2020 in opdracht van de Commissie uitgevoerde en gepubliceerde studie over het huidige niveau van bescherming van de rechten van luchtvaartpassagiers (hierna “de studie” genoemd) bleek dat passagiers bij een verstoring van de reis in de eerste plaats bijstand willen krijgen, en in de tweede plaats herrotering om zo spoedig mogelijk op hun bestemming aan te komen. De studie toonde aan dat financiële compensatie op de derde plaats komt als het gaat om de prioriteiten van de passagiers. Anderzijds toonde de studie ook aan dat de absolute en relatieve kosten die de toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 voor de luchtvaartmaatschappijen meebrengt sinds 2011 aanzienlijk zijn gestegen, wat op lange termijn kan leiden tot een beperking van het aantal geëxploiteerde routes of een vermindering van de connectiviteit die luchtvaartmaatschappijen aan passagiers bieden. De herziening van Verordening (EG) nr. 261/2004 moet daarom gericht zijn op het recht van passagiers op bijstand en herrotering, rekening houdend met de economische stimulansen voor luchtvaartmaatschappijen en de impact op de connectiviteit.
- (4) Passagiers van vluchten die onder openbardienstverplichtingen 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, moet het begrip “buitengewone omstandigheden” worden gedefinieerd, rekening houdend met het arrest van het Hof van Justitie in zaak C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann tegen Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*)<sup>5</sup> (“arrest in zaak C-549/07”) betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004. Het begrip “buitengewone omstandigheden” moet worden verduidelijkt aan de hand van niet-uitputtende lijsten van omstandigheden die al dan niet buitengewone omstandigheden vormen. De Commissie moet de lijst van buitengewone omstandigheden om de drie jaar evalueren en, in voorkomend geval, het Europees Parlement en de Raad voorstellen die lijst bij te werken.

---

<sup>5</sup> Arrest van het Hof (Vierde kamer) van 22 december 2008, *Friederike Wallentin-Hermann tegen Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*, zaak C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) In zijn arrest in zaak C-549/07 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat een onverwacht technisch probleem geen buitengewone omstandigheid vormt, tenzij het onverwachte technische probleem voortvloeit uit een verborgen fabricagefout die door de fabrikant van een luchtvaartuig of door een bevoegde autoriteit aan het licht is gebracht, of om schade aan het luchtvaartuig door sabotage of terrorisme. In het licht van de opgedane ervaring en aangezien het van het grootste belang is ervoor te zorgen dat de uit hoofde van deze verordening aan passagiers toegekende rechten niet ten koste gaan van de veiligheid, moeten technische problemen met bepaalde uitrusting in bepaalde omstandigheden echter als buitengewone omstandigheden worden beschouwd.
- (7) In zijn arrest in de gevoegde zaken C-156/22, C-157/22 en C-158/22 (*TAP Portugal tegen flightright GmbH en Myflyright GmbH*)<sup>6</sup> betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat een onverwachte afwezigheid wegens ziekte of zelfs een onverwacht overlijden, kort voor het vertrek van een vlucht, van een bemanningslid dat essentieel is om de vlucht uit te voeren, geen buitengewone omstandigheid vormt. Hoewel luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn alle redelijke maatregelen te nemen om voor de vervanging van de piloot of de copiloot te zorgen of om het minimaal benodigde cabinepersoneel te waarborgen, kost het in de praktijk echter veel tijd en geld om die verplichting ook op andere plaatsen dan de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij na te leven. Daarom is het passend te bepalen dat indien een bemanningslid wiens aanwezigheid essentieel is bijvoorbeeld de dag vóór het vertrek van de vlucht onverwacht ziek wordt of overlijdt buiten de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij, dit als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd.

---

<sup>6</sup> Arrest van het Hof (Derde kamer) van 11 mei 2023, *TAP Portugal tegen flightright GmbH en Myflyright GmbH*, gevoegde zaken C-156/22 tot en met C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) In zijn arresten in de zaken C-28/20 (*Airhelp Ltd* tegen *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)<sup>7</sup>, C-195/17 (*Helga Krüsemann e.a.* tegen *TUIfly GmbH*)<sup>8</sup>, C-613/20 (*CS* tegen *Eurowings GmbH*)<sup>9</sup> en in zijn beschikking in zaak C-287/20 (*EL en CP* tegen *Ryanair DAC*)<sup>10</sup> betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat stakingen van het personeel van de luchtvaartmaatschappij geen buitengewone omstandigheden vormen. Sommige eisen van het luchtvaartpersoneel die tijdens stakingen worden geformuleerd, zoals aanpassingen van de pensioenleeftijd of de financiële bijdragen, vallen echter buiten de bevoegdheid en controle van de luchtvaartmaatschappij en kunnen alleen door overheidsinstanties worden behandeld. Daarom is het passend te bepalen dat bepaalde stakingen van personeel van luchtvaartmaatschappijen als buitengewone omstandigheden moeten worden beschouwd.
- (9) In zijn arrest in zaak C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland* tegen *Diether Schenkel*)<sup>11</sup> 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”.

---

<sup>7</sup> Arrest van het Hof (Grote kamer) van 23 maart 2021, *Airhelp Ltd* tegen *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, zaak C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

<sup>8</sup> Arrest van het Hof (Derde kamer) van 17 april 2018, *Helga Krüsemann e.a.* tegen *TUIfly GmbH*, zaak C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

<sup>9</sup> Arrest van het Hof (Negende kamer) van 6 oktober 2021, *CS* tegen *Eurowings GmbH*, zaak C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

<sup>10</sup> Beschikking van het Hof (Achtste kamer) van 10 januari 2022, *EL en CP* tegen *Ryanair DAC*, zaak C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

<sup>11</sup> 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.

- (10) In zijn arrest in zaak C-537/17 (*Claudia Wegener tegen Royal Air Maroc SA*)<sup>12</sup> 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.
- (11) Uit de studie is gebleken dat luchtvaartmaatschappijen Verordening (EG) nr. 261/2004 in verschillende mate naleven, waarbij luchtvaartmaatschappijen uit de Unie doorgaans beter naleven dan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Daarom zal het herstellen van het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen en het verbeteren van de economische duurzaamheid van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie het concurrentievermogen van de Unie ondersteunen en uiteindelijk de bescherming van passagiers in het algemeen verbeteren.
- (12) Artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie erkent de bijzondere kenmerken van de ultraperifere gebieden, met name als gevolg van hun afgelegen ligging. In het licht van de ervaring die is opgedaan met Verordening (EG) nr. 261/2004 moet de territoriale continuïteit voor de ultraperifere gebieden worden gewaarborgd en moet de cohesie in de hele Unie worden versterkt, wat uiteindelijk de passagiers ten goede komt. Vanwege de specifieke kenmerken van reizen tussen ultraperifere gebieden en een ander gebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, moet het compensatiebedrag worden vastgesteld op basis van de werkelijke afstand van de reizen.

---

<sup>12</sup> 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.

- (13) 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.
- (14) In zijn arrest in zaak C-22/11 (*Finnair Oyj tegen Timy Lassooy*)<sup>13</sup> 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.
- (15) 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.

---

<sup>13</sup> Arrest van het Hof (Derde kamer) van 4 oktober 2012, *Finnair Oyj tegen Timy Lassooy*, zaak C- 22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Om het beschermingsniveau te verbeteren, mag aan passagiers de toegang tot een terugvlucht niet worden geweigerd op grond van het feit dat zij niet de heenvlucht hebben genomen die onder dezelfde luchtvervoersovereenkomst valt.
- (17) 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, voor zover de gevraagde correctie niet leidt tot een wijziging van vluchttijdstip, datum, route of passagier.
- (18) In het geval van een annulering moet de keuze tussen terugbetaling, voortzetting van de reis door herroutering of reizen op een latere datum, toekomen aan de passagier en niet aan de luchtvaartmaatschappij.
- (19) Luchthavenbeheersorganen op luchthavens die meer dan vijf miljoen passagiers per jaar verwerken en verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name luchtvaartmaatschappijen en verleners van grondaafhandelingsdiensten, moeten samenwerken om de gevolgen van meervoudige vluchtverstoringen voor passagiers zoveel mogelijk te beperken. Daartoe moeten luchthavenbeheersorganen noodplannen opstellen voor dergelijke voorvallen en samenwerken bij de opstelling van die plannen. 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.

- (20) 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*)<sup>14</sup> (“arrest in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07”). In overeenstemming met het in dat arrest bedoelde beginsel van gelijke behandeling, moeten dezelfde regels gelden voor terugbetaling, herrotering en compensatie.
- (21) In het arrest in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07 wordt een vertraging van drie uur genoemd als tijdsdrempel voor compensatie. De ervaring sinds de vaststelling van Verordening (EG) nr. 261/2004 leert echter dat veel vertragingen niet binnen de in dat arrest genoemde termijn van drie uur kunnen worden opgelost, en dat een korte drempel het aantal annuleringen zou kunnen doen toenemen, met name wanneer luchtvaartmaatschappijen een of meer vluchten gaan annuleren om het luchtvaartuig naar het vertrekpunt van een volgende vlucht te sturen om zo de domino-effecten van vertraagde vluchten op de volgende vluchten te beperken. In de meeste gevallen zullen passagiers nog steeds de voorkeur geven aan een vertraging boven een annulering, omdat zij dan meer zekerheid hebben om zo snel mogelijk op de relevante bestemming aan te komen. Op veel routes zijn er slechts een beperkt aantal vluchten en kan aan passagiers in geval van annulering niet onmiddellijk een andere vlucht worden aangeboden. Het verhogen van de tijdsdrempel is dus in het voordeel van de passagier.

---

<sup>14</sup> 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.

- (22) Teneinde de connectiviteit te vrijwaren moeten de drempels waarboven een vertraging recht geeft op compensatie, worden verhoogd om rekening te houden met de financiële gevolgen en de gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector. Op die manier wordt vermeden dat de regelgeving luchtvaartmaatschappijen aanmoedigt vaker vluchten te annuleren, het aantal geëxploiteerde routes te beperken of de connectiviteit voor passagiers te verminderen op lange termijn. Om homogene compensatievoorwaarden te garanderen voor passagiers die binnen de Unie reizen, moet voor alle reizen in de Unie dezelfde drempel gelden.
- (23) De gestandaardiseerde compensatie in Verordening (EG) nr. 261/2004 dient ter compensatie van het tijdverlies dat alle passagiers lijden. Uit economische studies blijkt dat de in Verordening (EG) nr. 261/2004 vastgelegde bedragen, in veel gevallen, hoger kunnen liggen dan de door passagiers geleden schade. Het is daarom passend verschillende compensatiedrempels vast te stellen, afhankelijk van de afstand van de verstoorde vlucht en de vertraging bij aankomst.
- (24) In overeenstemming met de inspanningen van de Unie om klimaatneutrale en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen, moet worden gestreefd naar een zo groot mogelijke convergentie tussen de regelgevingskaders inzake passagiersrechten voor de verschillende vervoerswijzen en naar de gelijkschakeling van de compensatie tussen verschillende vervoerswijzen.
- (25) 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.

- (26) Passagiers die een aansluitende vlucht missen die deel uitmaakt van een reis door een probleem met een voorgaande vlucht, moeten tijdens het wachten op herroutering adequate bijstand krijgen. In dergelijke gevallen moeten zij, in overeenstemming met het beginsel van gelijke behandeling, 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.
- (27) 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.
- (28) 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.

- (29) Als een passagier ervoor heeft gekozen zo snel mogelijk herroutering te krijgen, stellen luchtvaartmaatschappijen vaak als voorwaarde dat er stoelen beschikbaar moeten zijn op hun eigen vluchten, waardoor de passagier de mogelijkheid op snellere herroutering wordt ontnomen. Derhalve moet de luchtvaartmaatschappij ook andere opties voor herroutering voorstellen, met inbegrip van vluchten naar andere luchthavens, via een andere route of van andere maatschappijen, alsook andere vervoerswijzen, als de passagier daarmee sneller zijn bestemming bereikt. Alternatieve herroutering kan alleen als er stoelen beschikbaar zijn. Als de luchtvaartmaatschappij geen herroutering heeft aangeboden en de gecumuleerde wachttijd met ten minste drie uur wordt verlengd, moet de passagier het recht hebben zelf herroutering te regelen om zonder onnodige vertraging op zijn eindbestemming aan te komen. Die herroutering moet, onder bepaalde voorwaarden, op kosten van de luchtvaartmaatschappij en onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden plaatsvinden.
- (30) 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 herroutering 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”).

- (31) 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 in de boeking 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. Als de passagier voor de herrotering met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze reist, moet de totale reistijd zo veel mogelijk overeenstemmen met de geplande reistijd van de oorspronkelijke vlucht en moet de passagier 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 maatschappij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, samenwerkt. 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<sup>15</sup> ook worden aangeboden op de alternatieve route.

---

<sup>15</sup> 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>).

- (32) 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.
- (33) Passagiers met specifieke behoeften, zoals personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, niet-begeleide kinderen, zuigelingen, zwangere vrouwen en personen die specifieke medische bijstand behoeven, zoals mensen die aan ernstige diabetes of epilepsie lijden, kunnen specifieke aandacht vereisen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Het kan met name moeilijker zijn om accommodatie te vinden in geval van een verstoring van de vlucht. Daarom gelden de beperkingen op het recht op accommodatie in buitengewone omstandigheden niet voor deze categorieën passagiers mits zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tijdig hebben geïnformeerd.
- (34) 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 Raad<sup>16</sup> en Verordening (EG) nr. 261/2004 zorgen. In dat verband mogen passagiers geen overeenkomstige rechten cumuleren, met name uit hoofde van beide rechtshandelingen.

---

<sup>16</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) 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.
- (36) In zijn arrest in zaak C-502/18 (*CS e.a. tegen České aerolinie a.s.*)<sup>17</sup> betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat in het geval van aansluitende vluchten die binnen het toepassingsgebied van die verordening vallen, elke luchtvaartmaatschappij die betrokken is bij de uitvoering van ten minste één van die aansluitende vluchten, de passagier uit hoofde van die verordening een compensatie verschuldigd is, ongeacht of de door haar uitgevoerde vlucht al dan niet was verstoord. Ook al wordt er in Verordening (EG) nr. 261/2004 bepaald dat luchtvaartmaatschappijen die hun verplichtingen nakomen, een derde om compensatie kunnen vragen, is uit de studie gebleken dat het in die verordening genoemde recht op verhaal weinig doeltreffend is. Daardoor dragen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie een onevenredige financiële last in vergelijking met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Om het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie te herstellen conform de aanbevelingen van het verslag “De toekomst van het Europese concurrentievermogen” van september 2024 (“verslag-Draghi”) en om op lange termijn de connectiviteit te vrijwaren, moet de aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij bij de herziening van Verordening (EG) nr. 261/2004 worden beperkt tot de vluchten die zij daadwerkelijk zelf uitvoert.

---

<sup>17</sup> Arrest van het Hof (Negende kamer) van 11 juli 2019, *CS e.a. tegen České aerolinie a.s.*, zaak C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad<sup>18</sup> 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 Raad<sup>19</sup> moet de verkoper of de verlener de consument informatie verstrekken over de voorwaarden van de overeenkomst. Passagiers moeten gedetailleerder 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 als de passagier zijn ticket heeft gekocht via een in de Unie gevestigde tussenpersoon. 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.
- (38) Om een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de nationale handhavingsinstanties toezicht houden op de handhaving van Verordening (EG) nr. 261/2004 en besluiten tot passende sancties om de naleving van die verordening te stimuleren.
- (39) Om een betere handhaving van passagiersrechten te waarborgen, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat consumenten toegang hebben tot mechanismen voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting voor het geval hun klacht of verzoek bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon geen resultaat heeft opgeleverd. Die mechanismen mogen geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om te bepalen of de deelname van luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen verplicht is.

---

<sup>18</sup> 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>).

<sup>19</sup> 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>).

- (40) Indien passagiers voor terugbetaling in plaats van herrotering, moet die terugbetaling automatisch en tijdig gebeuren, zonder dat de passagier daarvoor een specifieke aanvraag moet indienen.
- (41) 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.
- (42) 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.
- (43) 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 uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004 bevoegde instanties.

- (44) Gezien het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap<sup>20</sup> 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.
- (45) 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.

---

<sup>20</sup> PB L 23, 27.1.2010, p. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (46) 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. Om tijdens hun reis voldoende persoonlijk comfort te waarborgen, en zoals het Hof van Justitie in zijn arrest in zaak C-487/12 (*Vueling Airlines S.A. tegen Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)<sup>21</sup> heeft erkend, moeten passagiers persoonlijke voorwerpen die voor het vervoer noodzakelijk zijn gratis kunnen meenemen in de cabine, mits die persoonlijke voorwerpen in overeenstemming zijn met de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen en aan redelijke eisen inzake gewicht en afmetingen voldoen. 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.

---

<sup>21</sup> Arrest van het Hof (Vijfde kamer) van 18 september 2014, *Vueling Airlines S.A. tegen Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, zaak C- 487/12. ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Passagiers moeten bij de boeking in een duidelijk en toegankelijk formaat 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 moeten luchtvaartmaatschappijen een redelijk beleid inzake de afmetingen van handbagage voeren waarbij passagiers handbagage in de cabine mogen meenemen, mits deze voldoet aan de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen. Gezien het uiteenlopende beleid van de luchtvaartmaatschappijen op dit gebied, moet bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>22</sup> worden nagegaan of het haalbaar is uniforme minimumregels voor handbagage vast te leggen.
- (48) 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. 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.

---

<sup>22</sup> 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>).

- (49) 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. Dat klachtenformulier moet de passagier de mogelijkheid bieden om onmiddellijk een klacht in te dienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage.
- (50) Artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2027/97 is achterhaald omdat verzekeringskwesties tegenwoordig geregeld zijn bij Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>23</sup>. Het moet derhalve worden geschrapt.
- (51) 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.

---

<sup>23</sup> 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 30/04/2004, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) In het rapport-Draghi wordt de nadruk gelegd op de cruciale rol van vervoer voor het concurrentievermogen van de Unie. Het benadrukte ook het risico van verplaatsing van zakelijke activiteiten, als gevolg van asymmetrische regelgeving, van vervoersknooppunten in de Unie naar knooppunten in de buurlanden van de Unie. 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 betrokken vlucht uitvoert een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is. Binnen drie 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.
- (53) 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.
- (54) 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 binnen Groenland niet onder de compensatieverplichtingen vallen, ook niet wanneer het gaat om aansluitende vluchten die aankomen op of vertrekken van het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.

- (55) Verordening (EG) nr. 261/2004 mag geen afbreuk doen aan de status en de soevereiniteit van de landengte van Gibraltar, waar zich de luchthaven van Gibraltar bevindt, noch aan de rechtspositie van het Koninkrijk Spanje in dat verband. Rekening houdend met de huidige omstandigheden en ter wille van de rechtszekerheid, moet worden gespecificeerd dat Verordening (EG) nr. 261/2004 alleen van toepassing moet zijn op de luchthaven van Gibraltar wanneer het Koninkrijk Spanje, na beslechting van het geschil tussen het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk, in staat is daadwerkelijke controle over de luchthaven van Gibraltar uit te oefenen en in staat is de toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 op die luchthaven te waarborgen en nadat een kennisgeving van de beslechting van het geschil is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- (56) 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\*;
- 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 (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 die een blijvende of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking heeft die het in de interactie met diverse barrières kan bemoeilijken om op voet van gelijkheid met andere passagiers volledig en doeltreffend gebruik te maken van vervoer, of wiens of wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van zijn of haar leeftijd;
  - 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 luchtvervoersovereenkomst 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, of is teruggekeerd naar de luchthaven van vertrek, en niet heeft kunnen doorvliegen naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, tenzij 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, 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, tenzij de incheck- en instaptijden niet zijn veranderd of de passagier de vlucht met gewijzigd vluchtschema heeft genomen;”;
- 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 op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd en de werkelijke vertrektijd van de vlucht;

- o) “vertraging bij aankomst”: het tijdsverschil tussen de op het ticket van de passagier vermelde aankomsttijd en de werkelijke aankomsttijd van de vlucht;
- p) “vervoersklasse”: een deel van de passagierscabine van het luchtvaartuig dat zich van de overige delen van de cabine onderscheidt door andere stoelen, een andere zitplaatsconfiguratie of een ander verschil in de diensten die aan de passagiers worden verleend;
- q) “luchtvervoersovereenkomst”: een overeenkomst tussen een luchtvaartmaatschappij of haar erkend agent en een passagier, voor een of meer vluchten;
- r) “buitengewone omstandigheden”: omstandigheden die door hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, zoals de omstandigheden in de in punt 1 van de bijlage opgenomen niet-uitputtende lijst van buitengewone omstandigheden, uitgezonderd de omstandigheden in de in punt 2 van de bijlage opgenomen niet-uitputtende lijst van omstandigheden;
- 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 van een reis in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst 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 en die, in uitzonderlijke gevallen, 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 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.

---

\* 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 bepaalde voordelen of compensatie hebben  
ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, 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. 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, vallen echter wel onder deze verordening.
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.

8. Deze verordening laat de rechtspositie van het Koninkrijk Spanje met betrekking tot het grondgebied van Gibraltar, de landengte en de op de landengte gelegen luchthaven onverlet.

Zij zal van toepassing zijn op de luchthaven van Gibraltar wanneer het Koninkrijk Spanje, na beslechting van zijn geschil met het Verenigd Koninkrijk, in staat is daadwerkelijke controle over die luchthaven uit te oefenen en ervoor te zorgen dat deze verordening op die luchthaven wordt toegepast. Het Koninkrijk Spanje stelt de Commissie ervan in kennis wanneer aan deze voorwaarden is voldaan en de Commissie maakt een kennisgeving betreffende de beslechting van het geschil bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze verordening is op die luchthaven van toepassing vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de bekendmaking van die kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.”;

- 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 terugbetaling of herrotering uit hoofde van artikel 8 en het recht op bijstand uit hoofde van 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 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 in een ondertekend document of middels een digitaal middel 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 de artikelen 15 bis en 16 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging op duidelijke wijze de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8. In afwijking van artikel 8, lid 1, 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. De leden 3 en 4 zijn ook van toepassing op terugvluchten waarbij de passagier de toegang tot een vlucht wordt geweigerd omdat hij of zij geen heenvlucht heeft genomen die onder dezelfde luchtvervoersovereenkomst valt.
6. Indien de passagier of een tussenpersoon vraagt een spelfout te corrigeren in de naam of de voorna(a)m(en) van een of meer passagiers of in geval van een administratieve wijziging van die namen, corrigeert of wijzigt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dit tot 48 uur vóór het vertrek ten minste één keer zonder extra heffingen voor de passagier of de tussenpersoon.”;

- 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 herroutering 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 de artikelen 15 bis en 16 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, stelt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging in kennis van de redenen voor de annulering. De passagiers hebben het recht om op verzoek schriftelijk de redenen voor de annulering te ontvangen. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, verstrekt deze informatie op duidelijke wijze en binnen zeven kalenderdagen na de indiening van het verzoek.

2. De luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging op duidelijke wijze 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 compensatie overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herrotering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde drempels overschrijdt, nadat zij voor herrotering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b). Daartoe verstrekt de luchtvaartmaatschappij de passagier systematisch een vooraf ingevuld formulier in een toegankelijk formaat en op een duurzame drager. De luchtvaartmaatschappij antwoordt binnen de in artikel 7, lid 5, vastgelegde termijn.
5. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg was van buitengewone omstandigheden en de annulering ook niet voorkomen had kunnen worden indien zij alle redelijke maatregelen had getroffen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen voor zover zij gevolgen hebben voor de betrokken vlucht of ten minste een van de drie voorgaande vluchten in de exploitatieplanning van het luchtvaartuig, en op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen die omstandigheid en de annulering van de vlucht. De bewijslast met betrekking tot het bestaan van dit directe causale verband ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.

6. Het recht op bijstand uit hoofde van lid 3 en 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. 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) artikel 6 wordt vervangen door:

*“Artikel 6*  
*Vertraging*

1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, verwacht dat de vlucht 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 de artikelen 15 bis en 16 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, stelt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging in kennis van de redenen voor de vertraging van de vlucht. De passagiers hebben het recht om op verzoek schriftelijk de redenen voor de vertraging bij aankomst te ontvangen. De luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert, verstrekt deze informatie op duidelijke wijze en binnen zeven kalenderdagen na de indiening van het verzoek.

2. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.
3. Wanneer de vertraging de in artikel 7, lid 2, vastgelegde drempels bereikt, gerekend vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen terugbetaling en herrotering overeenkomstig artikel 8.
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 de in artikel 7, lid 2, vastgelegde drempels overschrijdt.

Passagiers hebben overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, het recht om op verzoek compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herrotering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde drempels overschrijdt, nadat zij voor herrotering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b).

5. Dit artikel is ook van toepassing indien de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd is uitgesteld door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

Het recht op bijstand uit hoofde van lid 2 en compensatie uit hoofde van lid 4 is niet van toepassing indien de passagier ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van dergelijke wijziging in kennis is gesteld.

De bewijslast voor het al dan niet gemeld hebben van de wijziging van de vertrektijd aan de passagier en voor het tijdstip waarop dat is gebeurd, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

6. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen overeenkomstig artikel 7 indien zij kan aantonen dat de vertraging bij aankomst het gevolg was van buitengewone omstandigheden en de vertraging ook niet voorkomen had kunnen worden indien de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen had getroffen. Dergelijke buitengewone omstandigheden kunnen alleen worden ingeroepen voor zover zij gevolgen hebben voor de betrokken vlucht of ten minste een van de drie voorgaande vluchten in de exploitatieplanning van het luchtvaartuig, en op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen die omstandigheid en de vertraging bij vertrek van de volgende vlucht. De bewijslast met betrekking tot het bestaan van dit directe causale verband ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.”;

- 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 drie uur bereikt in een luchthaven 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 herrotering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b), en bijstand overeenkomstig artikel 9 aan te bieden.

2. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de passagier geen andere route kan aanbieden binnen de in artikel 7, lid 2, punten a) en b), vastgelegde tijdspanne, gerekend vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van de gemiste aansluitende vlucht, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de betrokken passagier zonder onnodige vertraging en op duidelijke manier de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.
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 die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde drempels overschrijdt.

Passagiers hebben overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 3, het recht om, op verzoek, compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht heeft uitgevoerd wanneer zij kiezen voor een terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt a), of voor een herroutering overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt c), of, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die de in artikel 7, lid 2, vastgelegde drempels overschrijdt, nadat zij voor herroutering hebben gekozen overeenkomstig artikel 8, lid 1, punt b).

4. Indien een passagier een tussenlanding plant, en verricht, wordt de luchthaven waar de tussenlanding plaatsvindt, beschouwd als de eindbestemming van de passagier.”;

8) artikel 7 wordt vervangen door:

*“Artikel 7*

*Recht op compensatie*

“1. In het geval van een verstoring zijn de volgende compensatiebedragen van toepassing onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de artikelen 4, 5, 6 of 6 bis en in dit artikel:

- a) 300 EUR voor alle reizen binnen de Unie en voor reizen van 3 500 kilometer of minder;
- b) 500 EUR voor reizen van meer dan 3 500 kilometer.

In afwijking van punt a) worden de compensatiebedragen voor reizen tussen ultraperifere gebieden en een ander grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, vastgesteld op basis van de werkelijke afstand van de reis.

2. In het geval van een vertraging bij aankomst na een herrotering als gevolg van een annulering uit hoofde van artikel 5, een vertraging bij aankomst uit hoofde van artikel 6 of een vertraging bij aankomst na een gemiste aansluitende vlucht uit hoofde van artikel 6 ter, ontstaat het recht op compensatie voor vertragingen bij aankomst van meer dan:

- a) vier uur voor alle reizen binnen de Unie en voor reizen van 3 500 kilometer of minder;
- b) zes uur voor reizen van meer dan 3 500 kilometer.

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 de reis voort te zetten op grond van artikel 8, lid 1, punt b), en er zich tijdens de herrotering een verdere verstoring voordoet, kan het recht van de passagier op compensatie slechts eenmaal ontstaan tijdens de reis naar de eindbestemming.
5. Verzoeken om compensatie uit hoofde van dit artikel moeten binnen zes maanden na de op het ticket van de passagier vermelde effectieve vertrekdatum door de passagier worden ingediend. Binnen 14 kalenderdagen na de indiening 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 overeenkomstig artikel 5, lid 5, of overeenkomstig artikel 6, lid 6,, met inbegrip van, indien van toepassing, een duidelijke en onderbouwde toelichting over buitengewone omstandigheden. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan de termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de gevraagde compensatie niet betaalt, kan de passagier een klacht indienen overeenkomstig artikel 16 bis.

6. De compensatie wordt contant betaald of, indien de passagier hier middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager mee instemt, op een andere wijze.”;

9) artikel 8 wordt vervangen door:

*“Artikel 8*

*Recht op terugbetaling of herrotering*

1. In het geval van een verstoring krijgen passagiers, 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:
  - a) automatische terugbetaling binnen 14 kalenderdagen na de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum van de verstoorde vlucht, in contanten of, indien de passagier hier middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager mee instemt, op een andere wijze, van de volledige prijs van de tickets, 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 herrotering 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 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 overeenkomstig lid 1, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, onder voorbehoud van beschikbaarheid en onder vergelijkbare vervoersomstandigheden zoals uiteengezet in de luchtvervoersovereenkomst, hen ten minste een van de volgende alternatieve opties aan ter overweging, waarmee ze al dan niet kunnen instemmen middels een ondertekend document of een digitaal middel op een duurzame drager:
  - a) een vlucht of aansluitende vluchten via dezelfde route als die vermeld in de luchtvervoersovereenkomst;
  - b) een andere route, ook van of naar andere luchthavens 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 van de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven naar de alternatieve luchthaven of van de alternatieve luchthaven naar de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde 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.

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 heeft aangeboden, kunnen passagiers zelf een herrotering regelen overeenkomstig lid 2.

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 kosten van het ticket of de tickets, binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek. Wanneer het luchthavenbeheersorgaan op zijn noodplan overgaat, kan die termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.

4. Een passagier kan kiezen tussen terugbetaling overeenkomstig lid 1, punt a), of herrotering op een latere datum overeenkomstig lid 1, punt c), tot het moment waarop de passagier heeft ingestemd met herrotering 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 herrotering te regelen overeenkomstig lid 3.

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

- 10) artikel 9 wordt vervangen door:

*“Artikel 9*

*Recht op bijstand*

1. In het geval van een verstoring en onder de voorwaarden van de artikelen 4, 5, 6, 6 bis en 6 ter en dit artikel, en wanneer de passagiers minstens twee uur langer moeten wachten op hun vlucht of alternatief vervoer wordt hen, tijdens hun wachttijd, 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) tekstberichten, 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.
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 die termijn worden verlengd tot 30 kalenderdagen.
5. Op alle luchthavens van de Unie 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, punt a) voor terugbetaling kiest en zich op het eerste vertrekpunt bevindt, of kiest voor herroteringen op een latere datum op grond van artikel 8, lid 1, 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, zonder voorafgaand verzoek, op de in artikel 7, lid 6, bepaalde wijze, binnen 14 kalenderdagen na de plaatsing in een lagere klasse een compensatie ter waarde van minstens:
  - a) 40 % van de prijs van de vlucht voor vluchten tot en met 3 500 kilometer; of
  - b) 75 % van de prijs van de vlucht voor vluchten van meer dan 3 500 kilometer.
3. Als de prijs van de vlucht 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 luchtvervoerovereenkomst betrekking heeft.

4. De in dit artikel bedoelde prijs van de vlucht 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 voordelen die zijn inbegrepen in een hoger tarief binnen dezelfde vervoersklasse, zoals specifieke zitplaatsen of catering.”;

12) het volgende artikel wordt ingevoegd:

*“Artikel 10 bis*

*Noodplannen van luchthavens*

1. Op een luchthaven van de Unie met een jaarlijks passagiersverkeer van meer dan vijf miljoen passagiers 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 toereikende informatie wordt verstrekt 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 grondafhandelingsdiensten, en van andere verleners van voor de luchthaven essentiële diensten. 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 overeenkomstig 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, lid 1, van deze verordening met de handhaving van deze verordening is belast.
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. 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, zuigelingen, niet-begeleide kinderen en zwangere vrouwen, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, uiterlijk op het moment dat de verstoring wordt aangekondigd, in kennis is gesteld van hun bijzondere behoefte aan bijstand. Het is ook van toepassing op personen die specifieke medische bijstand nodig hebben, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ten laatste bij het inchecken in kennis is gesteld van hun behoeften qua specifieke medische bijstand. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan een bewijs van deze behoeften verlangen.

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

3. Ten laatste bij het inchecken, en afhankelijk van de beschikbaarheid van zitplaatsen, wordt eenieder die de in lid 2 bedoelde personen begeleidt of een kind begeleidt, gratis de mogelijkheid geboden om een zitplaats naast die persoon of dat kind in te nemen.

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.
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.”;

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 uit hoofde van artikel 7 of artikel 10, lid 2, van deze verordening toegekende compensatie wordt in mindering gebracht op de compensatie of prijsverlaging die uit hoofde van 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 uit hoofde van andere rechtshandelingen, zoals Richtlijn (EU) 2015/2302, toegekende compensatie of prijsverlaging in mindering gebracht op de uit hoofde van artikel 7 of artikel 10, lid 2, van deze verordening verleende compensatie, 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, punt a), geen recht op terugbetaling uit hoofde van deze verordening voor zover 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 onder de in artikel 4, lid 2, vastgelegde voorwaarden.
3. Wanneer krachtens 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 uit hoofde van deze verordening wordt toegekend.”;

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.”;

16) artikel 14 wordt vervangen door:

*“Artikel 14*

*Verplichting tot informatieverstrekking aan de passagiers*

1. De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, plaatst op haar website en in haar mobiele applicatie een mededeling waarin de rechten uit hoofde van deze verordening, met inbegrip van de behandeling van klachten, worden gespecificeerd.
2. Bij het aanbieden van tickets voor een vlucht of aansluitende vluchten en vóór de aankoop 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 het terugbetalingsproces;
  - c) de termijn en de procedure voor het aanvragen van een naamswijziging door de passagier overeenkomstig artikel 4, lid 6, zonder extra kosten; en
  - d) de algemene voorwaarden van de luchtvervoersovereenkomst.

Om aan de informatieverplichting van punt b) van de eerste alinea te voldoen, kunnen de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon gebruikmaken van een samenvatting van de bepalingen van deze verordening die de Commissie in alle officiële talen van de Unie heeft opgesteld en aan het publiek ter beschikking heeft gesteld.

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 op duidelijke wijze verstrekt bij de verkoop van de tickets.

Luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen verstrekken de informatie overeenkomstig dit lid in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal op een duurzame drager.

4. Het luchthavenbeheersorgaan ziet erop toe dat bij de incheckbalies (inclusief aan de zelfbedieningsincheckautomaten) en de boarding gate de volgende tekst duidelijk is weergegeven: “Indien u niet tot uw vlucht wordt toegelaten, of indien deze is geannuleerd of met minstens twee uur 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. Daartoe werken luchthavenbeheersorganen samen met luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren.”;

- 17) het volgende artikel wordt ingevoegd:

*“Artikel 15 bis*

*Klacht bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon*

1. Alle luchtvaartmaatschappijen en alle tussenpersonen zetten voor hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen. Zij stellen hun contactgegevens beschikbaar in de taal van de luchtvervoersovereenkomst en in een internationaal gebruikte taal. Nadere informatie over de klachtenbehandelingsprocedure moet toegankelijk zijn voor het publiek, ook in een toegankelijk formaat voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit. Zij stellen de passagiers ook op duidelijke wijze in kennis van de contactgegevens en, in voorkomend geval, van de respectieve verantwoordelijkheden van de organen die door de lidstaten overeenkomstig artikel 16 zijn aangewezen en de organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting uit hoofde van artikel 16 bis. Die informatie wordt beschikbaar gesteld in de officiële taal of talen van de lidstaten waar de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon actief zijn.

2. Passagiers die een klacht indienen via het in lid 1 bedoelde mechanisme, doen dat binnen zes maanden na de betrokken verstoring. Binnen dertig kalenderdagen na de indiening van de klacht verstrekt de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon waaraan de klacht is gericht een met redenen omkleed antwoord of deelt de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon, in naar behoren gemotiveerde uitzonderlijke gevallen, de passagier mee dat die binnen een termijn van minder dan twee maanden na de datum van indiening van de klacht een definitief antwoord zal ontvangen. Indien het geschil niet kon worden beslecht, bevat het antwoord ook de relevante contactgegevens van de uit hoofde van artikel 16 aangewezen organen of van de uit hoofde van artikel 16 bis aangewezen organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting, waaronder het postadres, de website en het e-mailadres van die organen.
3. De indiening van klachten door passagiers via het in lid 1 bedoelde mechanisme doet geen afbreuk aan hun recht om geschillen aanhangig te maken voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting overeenkomstig artikel 16 bis, of om verhaal te halen via gerechtelijke procedures, met inachtneming van de in het nationale recht vastgelegde verjaringstermijnen.”;

18) artikel 16 wordt vervangen door:

*“Artikel 16*

*Handhaving*

1. Elke lidstaat wijst een of meerdere nationale handhavingsorganen aan die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van deze verordening met betrekking tot reizen naar of van luchthavens die op het grondgebied van die lidstaat zijn gevestigd. De lidstaten delen de Commissie mee welke organen overeenkomstig dit lid zijn aangewezen.

2. Het nationaal handhavingsorgaan houdt nauwlettend toezicht op de naleving van de voorschriften van deze verordening en neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat de rechten van de passagiers worden geëerbiedigd.
3. Passagiers kunnen vermeende inbreuken op deze verordening melden aan het nationaal handhavingsorgaan. Het nationaal handhavingsorgaan kan de gemelde vermeende inbreuken onderzoek en besluiten tot handhavingsmaatregelen over te gaan op basis van de informatie in die meldingen.
4. De door de lidstaten vastgestelde sancties voor inbreuken op deze verordening zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. Dergelijke sancties volstaan met name om luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen financieel te stimuleren om op consequente wijze aan deze verordening te voldoen.
5. Uiterlijk ... [zes jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] en vervolgens om de vijf jaar publiceren de nationale handhavingsorganen op hun website een verslag over hun activiteiten, de handhavingsmaatregelen en de resultaten ervan, ook wat betreft opgelegde sancties. Die verslagen worden tevens ingediend bij de Commissie.
6. De luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren en de tussenpersonen delen in de lidstaat waar zij actief zijn, aan de nationale handhavingsorganen de nodige contactgegevens mee van de persoon of personen, of van de organen die zijn aangewezen om met betrekking tot de onder deze verordening vallende aangelegenheden permanent namens hen op te treden en door de nationale handhavingsorganen verstrekte documenten te ontvangen. De nationale handhavingsorganen kunnen deze informatie onderling uitwisselen met het oog op de handhaving van deze verordening.”;

- 19) het volgende artikel wordt ingevoegd:

*“Artikel 16 bis*

*Buitengerechtelijke geschillenbeslechting*

De lidstaten zien erop toe dat luchtvaartpassagiers afzonderlijke geschillen naar aanleiding van klachten of verzoeken uit hoofde van deze verordening aanhangig kunnen maken bij nationale organen die verantwoordelijk zijn voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting. De lidstaten delen de Commissie mee welke organen overeenkomstig dit artikel bevoegd zijn voor geschillenbeslechting. De lidstaten kunnen besluiten dat dit artikel alleen van toepassing is op geschillen tussen luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen, enerzijds, en consumenten, anderzijds.”;

- 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 drie 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.

Dit 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 in artikel 7, lid 1, vastgelegde bedragen en de in artikel 10, lid 2, vastgelegde percentages, 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;

- b) de noodzaak om de in artikel 7, lid 2, vastgelegde grenzen aan te passen op basis van statistieken over de trends van de vertragingen en annuleringen tijdens de vijf jaar voorafgaand aan de beoordeling van de Commissie en elk jaar vanaf ... [twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening];
- 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 vervoerder, die, voor doeleinden die verband houden met zijn handels-, bedrijfs- of beroepsactiviteit, namens een vervoerder of een passagier optreedt met het oog op het sluiten van een vervoersovereenkomst;

- l) “persoonlijk voorwerp”: een stuk niet-ingescheckte bagage dat noodzakelijkerwijs samen met de passagier wordt vervoerd en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, en dat ofwel niet groter is dan 40 × 30 x 15 cm of op voorwaarde dat het past onder de stoel voor de stoel waarop de passagier zit;
- m) “handbagage”: een stuk niet-ingescheckte bagage dat geen persoonlijk voorwerp is en voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften.

---

\* 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 geschrapt;

- 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 uit de Unie kan worden verlangd wanneer passagiers een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming van hun bagage doen, is 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, 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. 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.

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 elke persoon met een handicap of persoon met beperkte mobiliteit 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.

Bij de verkoop van luchtvervoer namens de luchtvaartmaatschappij uit de Unie bieden tussenpersonen de betrokken passagiers 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 letsel 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, 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.

2. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1107/2006 staan luchtvaartmaatschappijen passagiers toe om zonder extra kosten een persoonlijk voorwerp mee te nemen in de cabine.
3. Indien persoonlijke voorwerpen, als bedoeld in lid 2, of handbagage om bijzondere redenen, zoals veiligheidsredenen, capaciteitsredenen of een wijziging van het type luchtvaartuig na de boeking, niet in de cabine kunnen worden meegenomen, kan de luchtvaartmaatschappij die niet-ingecheckte bagage in het ruim van het luchtvaartuig vervoeren, maar zonder extra kosten voor de passagier.
4. De leden 2 en 3 zijn van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen die vertrekken vanaf een luchthaven die is gelegen op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, en op alle luchtvaartmaatschappijen uit de Unie die aankomen op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.
5. 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.

### *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. Luchtvaartmaatschappijen kunnen bepalen dat een muziekinstrument deel uitmaakt van de toegestane hoeveelheid niet-ingecheckte bagage van een passagier, en dat het niet bovenop die toegestane hoeveelheid wordt meegenomen.
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-ingecheckte bagage op een tweede stoel wordt vervoerd. Voorts kan van passagiers worden verlangd om voor de passagier en het muziekinstrument twee aangrenzende zitplaatsen te kopen, waarbij het muziekinstrument altijd 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.

- 
- \* Verordening (EG) n r. 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](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj)).”;

8) artikel 7 wordt vervangen door:

*“Artikel 7*

De Commissie brengt uiterlijk ... [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.”;

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 vanaf ... [twee jaar 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 lijsten van omstandigheden die buitengewone omstandigheden vormen en van omstandigheden die niet als buitengewone omstandigheden worden beschouwd voor de toepassing van deze verordening

1. De volgende omstandigheden worden als buitengewoon beschouwd:
  - a) omstandigheden die niets te maken hebben met de werking van het luchtvaartuig, zoals:
    - i) natuur- of milieurampen die een veilige vlucht onmogelijk maken;
    - ii) meteorologische omstandigheden en schade aan het luchtvaartuig die te herleiden is tot meteorologische gebeurtenissen die een veilige vlucht onmogelijk maken (bv. blikseminslagen, hagel, onweer, hevige turbulentie of sterke wind);
    - 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<sup>24</sup> vallen en die een veilige vlucht onmogelijk maken; en

---

<sup>24</sup> 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>).

- v) vogelaanvaringen of botsingen tussen het luchtvaartuig en een ander vreemd voorwerp die een veilige vlucht onmogelijk maken.
- b) incidenten waarbij een passagier betrokken is, waaronder:
  - i) incidenten met weerspannige passagiers in de zin van het protocol van Montreal uit 2014 die een veilige vlucht onmogelijk maken of die het vertrek van de vlucht vertragen;
  - ii) gezondheidsrisico's of medische noodgevallen (zoals ernstige ziekte) die kort voor het vertrek van de vlucht worden ontdekt of die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;
- c) andere incidenten, zoals:
  - i) veiligheidsrisico's, schade als gevolg van sabotage of terrorisme of onwettige handelingen die een veilige vlucht onmogelijk maken;
  - ii) verborgen fabricage- of ontwerpfouten die, door de fabrikant of een bevoegde autoriteit, aan het licht zijn gebracht, en een veilige vlucht onmogelijk maken;
  - iii) beperkingen inzake luchtverkeersbeheer of inzake de luchthavencapaciteit, of sluiting van het luchtruim;
  - iv) een gedeeltelijke of volledige ongeplande sluiting van een luchthaven, onder meer door een algemene storing van luchthavensystemen, een stroomstoring, het wegvallen van de elektronische communicatie, of de inwerkingstelling van het noodplan door het luchthavenbeheersorgaan;

- v) stakingen bij verleners van essentiële diensten, zoals het luchthavenbeheersorgaan, verleners van luchtvaartnavigatiediensten of verleners van grondafhandelingsdiensten, of bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert indien de eisen van de stakers betrekking hebben op zaken die buiten de bevoegdheid van de luchtvaartmaatschappij vallen;
- vi) onverwachte afwezigheid van een bemanningslid dat essentieel is om de vlucht uit te voeren, vanwege ziekte of overlijden, wanneer dit zich voordoet buiten een van de thuisbasissen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of als gevolg van een pandemie;
- vii) schade aan het luchtvaartuig veroorzaakt terwijl het luchtvaartuig zich op de grond bevindt door een derde voor wie de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is en die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
- viii) schade aan een band van een luchtvaartuig, veroorzaakt door een vreemd voorwerp, die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
- ix) verontreiniging van de start- en landingsbaan van een luchthaven die een veilige vlucht onmogelijk maakt;
- x) onverwachte vliegveiligheidsproblemen met luchtvaartuigapparatuur die niet op een aanvaardbaar niveau, zoals vastgelegd in de basisminimumuitrustingslijst, functioneert of waarvoor niet wordt voldaan aan de in die lijst vastgelegde vereisten voor de werking van de minimumuitrusting, welke problemen niet verholpen hadden kunnen worden tijdens preventief onderhoud (zoals vastgelegd uit hoofde van lid 2, punt a); en
- xi) gezondheidsrisico's of medische noodgevallen (zoals ernstige ziekte) van een bemanningslid na vertrek die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden.

2. De volgende omstandigheden worden niet als buitengewoon beschouwd:
- a) technische problemen die hadden kunnen worden verholpen tijdens preventief onderhoud overeenkomstig de Unieregels en -procedures voor het continue luchtwaardigheidsbeheer van luchtvaartuigen;
  - b) operationele beslissingen en laattijdige procedures voor de bemanning, het inchecken en het instappen; en
  - c) gebrek aan cockpit- of cabinepersoneel (behalve als gevolg van de in lid 1, punt c), v), bedoelde stakingen of onverwachte afwezigheden vanwege ziekte of overlijden als bedoeld in lid 1, punt c), vi).”.
-

## **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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeld] niet afwijzen of beperken. 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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt].

## 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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt].

## 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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt]. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk ingecheckte bagage. 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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt]. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk bagage.

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 aansprakelijkheids grens 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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt]. 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 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 [waarbij de luchtvaartmaatschappij tussen haakjes het bedrag bij benadering in de lokale valuta vermeldt] voor de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging van mobiliteitshulpmiddelen. Deze beperking geldt per passagier en niet per stuk bagage.

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) .../...<sup>+</sup>) en in de lidstaten door hun nationale wetgeving.”.

---

---

<sup>+</sup> PB: gelieve het referentienummer van deze wijzigingsverordening in te vullen.