Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/2202

2.10.2026

VERORDENING (EU) 2026/2202 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 16 september 2026

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad 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 van de Raad 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 ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure, in het licht van de gemeenschappelijke ontwerptekst goedgekeurd door het bemiddelingscomité op 15 juni 2026 ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([3]) en Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad ([4]) hebben er in grote mate toe bijgedragen dat de rechten van luchtvaartpassagiers worden beschermd wanneer hun reisplannen worden verstoord door instapweigeringen, langdurige vertragingen, annuleringen of slecht behandelde bagage.

(2) De Uniewetgever bevestigt de in de overwegingen 1 en 4 van Verordening (EG) nr. 261/2004 in zijn originele versie geformuleerde doelstellingen inzake Uniewetgeving op het gebied van luchtvervoer, namelijk een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen, ten volle rekening te houden met de vereisten van consumentenbescherming in het algemeen, overeenkomstig artikel 38 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, en de bij die verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen en tegelijkertijd een evenwichtige benadering te waarborgen waarin connectiviteit en het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden bevorderd. Om die doelstellingen te verwezenlijken, versterkt deze verordening de rechten van luchtvaartpassagiers, door de rechtszekerheid voor zowel luchtvaartpassagiers als luchtvaartmaatschappijen te verbeteren, rekening houdend met de uitgebreide rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (het "Hof van Justitie") in zijn interpretatie van Verordening (EG) nr. 261/2004 in zijn originele versie, alsook door ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden actief zijn op een geliberaliseerde markt. Dat betekent ook dat de beschermingsnormen van Verordening (EG) nr. 261/2004 versterkt moeten worden. Bijgevolg moeten de uit hoofde van de Verordeningen (EG) nr. 261/2004 en (EG) nr. 2027/97 beschermde rechten van luchtvaartpassagiers worden benut, en moet worden gezorgd voor een doeltreffendere en efficiëntere en consistentere toepassing van die rechten in de hele Unie, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van luchtvaartmaatschappijen en een evenwicht in stand wordt gehouden tussen de belangen van luchtvaartpassagiers en die van luchtvaartmaatschappijen.

([1]) PB C 327 van 12.11.2013, blz. 115.

([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 5 februari 2014 (PB C 93 van 24.3.2017, blz. 336) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 29 september 2025 (PB C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Standpunt van het Europees Parlement van 21 januari 2026 (PB C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 7 juli 2026 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 13 juli 2026.

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

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

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

(4) Passagiers van onder openbaredienstverplichtingen vallende vluchten, ongeacht of zij een volledig of een verlaagd tarief betalen, moeten dezelfde rechten genieten uit hoofde van Verordening (EG) nr. 261/2004.

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

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

(7) In zijn arrest in zaak C-173/07 (Emirates Airlines — Direktion für Deutschland tegen Diether Schenkel) ([5]) betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat het begrip "vlucht" in de zin van Verordening (EG) nr. 261/2004 niet werd gedefinieerd, maar het Hof van Justitie heeft het uitgelegd als een luchtvervoerhandeling die in wezen een "onderdeel" vormt van een dergelijk vervoer en die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt. Om onzekerheid te vermijden en in het licht van de opgedane ervaring moet thans worden voorzien in een duidelijke definitie van de term "vlucht" alsook van de daarmee samenhangende termen "aansluitende vlucht" en "reis".

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

(8) In zijn arrest in zaak C-537/17 (Claudia Wegener tegen Royal Air Maroc SA) ([6]) betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat Verordening (EG) nr. 261/2004 van toepassing was op een deel van iedere vlucht die deel uitmaakte van één enkele reis binnen het toepassingsgebied van deze verordening, ongeacht waar de vlucht plaatsvond, met inbegrip van vluchten die volledig buiten de Unie werden uitgevoerd. Deze verordening moet van toepassing zijn indien het oorspronkelijke 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.

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

(10) Passagiers moeten bij het bekijken van luchtvaarttarieven geïnformeerde keuzes kunnen maken en moeten kunnen nagaan of de door Verordening (EG) nr. 261/2004 geboden bescherming volledig van toepassing is op een retourvlucht van en naar de Unie. Daarom zijn passende bepalingen nodig voor een vrijwillig "Unielabel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers". Het gebruik van dat label door luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bij de weergave van verschillende vluchtopties moet vrijwillig blijven, behalve wanneer een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon verplicht is het label te gebruiken overeenkomstig de voorwaarden van een commerciële overeenkomst met een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert.

(11) In zijn arrest in zaak C-22/11 (Finnair Oyj tegen Timy Lassooy) ([7]) betreffende de uitlegging van Verordening (EG) nr. 261/2004 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat het concept "instapweigering" niet alleen betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen. Passagiers die zich voor instappen hebben gemeld en aan wie de toegang tot de vlucht is geweigerd, of die vooraf werden geïnformeerd dat hun tegen hun wil de toegang tot de vlucht zou worden geweigerd, moeten zonder onnodige vertraging worden terugbetaald en compensatie ontvangen.

(12) Tegelijkertijd bestaan er redelijke gronden om passagiers de toegang tot een vlucht te weigeren, zoals gezondheid, veiligheid, beveiliging of problemen met de reisdocumenten. Ook storend gedrag van passagiers dat de veiligheid of beveiliging van een vlucht in gevaar brengt, zoals bedoeld in het gewijzigde Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio 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.

(13) Om het beschermingsniveau te verbeteren, mag passagiers de toegang niet worden geweigerd voor een vlucht van de terugreis op grond van het feit dat zij één of meer onder dezelfde luchtvervoersovereenkomst vallende vluchten van de heenreis niet hebben genomen. Bovendien mag het luchtvaartmaatschappijen niet worden toegestaan passagiers kosten in rekening te brengen op grond van het feit dat zij één of meer vluchten van de heenreis niet hebben genomen.

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

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

(14) Op dit moment worden passagiers soms bestraffende administratieve kosten aangerekend voor het corrigeren van spelfouten in hun naam. Redelijke correcties van fouten in een boeking of administratieve wijzigingen moeten gratis worden aangebracht en een afwijking tussen de naam in de boeking en de gecorrigeerde naam van de passagier mogen geen grond vormen voor instapweigering, voor zover de gevraagde correctie niet leidt tot een wijziging van vluchttijdstip, datum, route of passagier.

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

(16) Luchthavenbeheerders op luchthavens met een totaal jaarlijks passagiersvolume van meer dan vier miljoen passagiers gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren, en verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name luchtvaartmaatschappijen en verleners van grondafhandelingsdiensten, moeten samenwerken om de gevolgen van meervoudige vluchtverstoringen voor passagiers zo veel mogelijk te beperken. Daartoe moeten luchthavenbeheerders noodplannen opstellen voor dergelijke voorvallen en moeten zij die noodplannen ontwikkelen in overleg met het gebruikerscomité en andere verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met inbegrip van verleners van bijzondere bijstand aan personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit. De nationale handhavingsorganen moeten erop toezien dat de luchthavenbeheerder handelt overeenkomstig de noodplannen. Op luchthavens met een totaal jaarlijks passagiersvolume van minder dan vier miljoen passagiers gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren, moet de luchthavenbeheerder alle redelijke inspanningen leveren om in overleg met luchthavengebruikers regelingen te treffen in situaties die tot gevolg kunnen hebben dat een groot aantal passagiers strandt, en om de gestrande passagiers op de hoogte te houden.

(17) Verordening (EG) nr. 261/2004 moet expliciet voorzien in het recht op compensatie voor passagiers die langdurige vertraging ondervinden, in overeenstemming met het arrest van het Hof van Justitie in de gevoegde zaken C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon en Alana Sturgeon tegen Condor Flugdienst GmbH) en C-432/07 (Stefan Böck en Cornelia Lepuschitz tegen Air France SA) ([8]), waarbij wordt voorzien ineen drempel van drie uur voor alle passagiers en ingerichte bepalingen voor langeafstandsvluchten buiten de Unie, teneinde luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten ervoor te zorgen dat passagiers hun eindbestemming op tijd bereiken.

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

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

(19) Meer transparantie over de milieuprestaties van vervoersdiensten kan klanten meer informatie verschaffen wanneer zij hun keuzes maken. Luchtvaartmaatschappijen kunnen het overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad ([9]) ingestelde milieulabel gebruiken om op hun website en op tickets in een gemakkelijk toegankelijk formaat en op vergelijkbare wijze, nauwkeurige en objectieve informatie over de broeikasgasemissies in verband met de door hen uitgevoerde luchtvaartdiensten weer te geven.

(20) Om rechtszekerheid te garanderen moet in Verordening (EG) nr. 261/2004 expliciet worden bevestigd dat een wijziging van het vluchtschema soortgelijke gevolgen heeft voor passagiers als een annulering of langdurige vertraging, en dus aanleiding moet geven tot dezelfde rechten.

(21) Passagiers die een aansluitende vlucht die deel uitmaakt van een reis missen als gevolg van een verstoring van een eerdere vlucht, moeten tijdens het wachten op herroutering adequate bijstand krijgen. In dergelijke gevallen moeten zij overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling en het arrest van het Hof van Justitie in zaak C-11/11 (Air France tegen Folkerts) ([10]) op vergelijkbare wijze recht hebben op compensatie bij aankomst op de eindbestemming van hun alternatieve vlucht of alternatief vervoer als passagiers die verstoringen ondervinden op rechtstreekse vluchten.

(22) Op het boekingstijdstip 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 gemiste aansluitende vluchten betreft.

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

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

(25) Wanneer een passagier heeft gekozen voor herroutering bij de eerste gelegenheid, stellen luchtvaartmaatschappijen de herroutering vaak afhankelijk van de beschikbaarheid van zitplaatsen op hun eigen diensten, waardoor de passagier de mogelijkheid wordt ontnomen sneller via alternatieve diensten te worden geherrouteerd. Bijgevolg moet de luchtvaartmaatschappij ook andere herrouteringsopties voorstellen, waaronder vluchten naar een andere luchthaven, via een andere route of van een andere luchtvaartmaatschappij of met andere vervoerswijzen, indien dit een snellere herroutering mogelijk maakt. Alternatieve herroutering moet afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van zitplaatsen. Die herroutering moet onder bepaalde voorwaarden op kosten van de luchtvaartmaatschappij en onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden plaatsvinden.

(26) Bij het herrouteren van passagiers moeten luchtvaartmaatschappijen trachten ervoor te zorgen dat passagiers kunnen reizen met hun bagage, waaronder ingecheckte en niet-ingecheckte bagage. Een luchtvaartmaatschappij moet van de passagier toestemming krijgen om anders te handelen indien beperkingen op het bagagevervoer 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 het te Montreal op 28 mei 1999 gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (het "Verdrag van Montreal").

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

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

(27) Of de vervoersvoorwaarden vergelijkbaar zijn, hangt af van een aantal factoren en van de specifieke omstandigheden. Indien mogelijk en voor zover dit geen extra vertraging veroorzaakt, mogen passagiers niet worden doorverwezen naar vervoersdiensten van een lagere vervoersklasse dan de op het ticket vermelde vervoersklasse. Herroutering moet zonder extra kosten voor de passagier worden aangeboden, zelfs als de passagiers met een andere luchtvaartmaatschappij of een andere vervoerswijze, in een hogere vervoersklasse of tegen een hoger tarief dan het oorspronkelijk betaalde tarief reizen. Er moeten redelijke inspanningen worden geleverd om extra overstappen te voorkomen. Personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit mogen bij herroutering geen extra aansluitende vlucht worden opgelegd, tenzij anders is overeengekomen met de passagier. Wanneer passagiers worden geherrouteerd, moet de totale reistijd zo veel als redelijkerwijs mogelijk overeenstemmen met de geplande reistijd van de oorspronkelijke vlucht, rekening houdend met de opties die beschikbaar zijn op de luchthaven waar de verstoring heeft plaatsgevonden, en de passagier moet in dezelfde of, indien nodig, een hogere vervoersklasse kunnen reizen. Indien meerdere vluchten met een vergelijkbaar tijdschema beschikbaar zijn, moeten passagiers die recht hebben op herroutering de door de luchtvaartmaatschappij aangeboden vlucht aanvaarden, ook als die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, samenwerkt. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier herroutering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden aanbiedt, moet de passagier die herroutering aanvaarden. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier herrouteringsopties aanbiedt die niet onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden vallen, moet de passagier die herroutering kunnen weigeren. Het recht op herroutering, met inbegrip van het zelf regelen van herroutering, moet worden gehandhaafd. Indien voor de oorspronkelijke vlucht bijstand voor personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit was geboekt, moet die bijstand overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad ([11]) ook worden aangeboden op de alternatieve route.

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

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

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

([11]) 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).

(31) Luchtvaartmaatschappijen moeten bijstand bieden aan passagiers vanaf de geplande vertrektijd tot het vertrek van hun vlucht of alternatief vervoer. Nu zijn luchtvaartmaatschappijen onbeperkt aansprakelijk voor de accommodatie van hun passagiers wanneer buitengewone omstandigheden gedurende een lange periode voortduren. Deze onzekerheid die verband houdt met het ontbreken van een voorzienbare tijdsbeperking 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 herroutering het risico verkleinen dat passagiers voor lange perioden stranden.

(32) Passagiers met specifieke behoeften, zoals personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit, niet-begeleide minderjarigen, zuigelingen, zwangere vrouwen en personen die over medische toestemming beschikken en specifieke medische bijstand nodig hebben, kunnen specifieke aandacht vereisen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij die personen het instappen werd geweigerd omwille van de veiligheid. Meer bepaald kan het bij vluchtverstoringen moeilijker zijn om voor elke van die categorieën passagiers accommodatie te regelen. Daarom mogen eventuele beperkingen op het recht op accommodatie in het geval van buitengewone omstandigheden niet gelden voor die categorieën passagiers, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert tijdig op de hoogte is gesteld van hun situatie. Luchtvaartmaatschappijen moeten weliswaar op de hoogte zijn van het feit dat die passagiers zich op een vlucht of aansluitende vlucht bevinden, maar onnodige of onevenredige kennisgevingsverplichtingen moeten worden vermeden. In het geval van zuigelingen wordt de luchtvaartmaatschappij systematisch op de hoogte gebracht van hun aanwezigheid aan boord omdat hun geboortedatum op het boekingstijdstip wordt verstrekt. In het geval van niet-begeleide minderjarigen wordt de luchtvaartmaatschappij noodzakelijkerwijs op de hoogte gebracht van hun aanwezigheid aan boord bij het sluiten van de overeenkomst inzake begeleiding tussen de luchtvaartmaatschappij en de voogd van de minderjarige. In het geval van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit wordt de luchtvaartmaatschappij noodzakelijkerwijs op de hoogte gebracht van hun aanwezigheid aan boord door middel van de kennisgeving overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006. Bij gebrek aan een dergelijke kennisgeving, en in het geval van zwangere vrouwen, moet de wijze en het tijdstip waarop de luchtvaartmaatschappij op de hoogte wordt gebracht rekening houden met de specifieke situatie van de passagier, gezien de specifieke situatie van de passagier mogelijk pas kenbaar wordt gemaakt door de passagier uiterlijk wanneer deze op de hoogte wordt gebracht van de verstoring. In het geval van passagiers die specifieke medische bijstand nodig hebben, wordt de luchtvaartmaatschappij, indien die passagiers hun medische toestand voorafgaand aan de vlucht aan de luchtvaartmaatschappij hebben meegedeeld om medische toestemming te krijgen om te vliegen, noodzakelijkerwijs op de hoogte gebracht wanneer zij aanvaardt dergelijke personen te vervoeren. Luchtvaartmaatschappijen moeten ervoor zorgen dat alle informatie die nodig is voor dergelijke kennisgevingen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 gemakkelijk door passagiers kan worden doorgegeven.

(33) Verordening (EG) nr. 261/2004 is ook van toepassing op passagiers die hun 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 ([12]) en Verordening (EG) nr. 261/2004 zorgen. In dat verband moeten passagiers zelf kunnen bepalen op grond van welke van die twee rechtshandelingen zij hun vordering indienen en in voorkomend geval een vordering op grond van beide rechtshandelingen indienen. Passagiers die als onderdeel van een pakketreis luchtvervoer hebben geboekt, kunnen op grond van beide rechtshandelingen vorderingen indienen wanneer zij bijvoorbeeld van de luchtvaartmaatschappij compensatie hebben ontvangen voor een vertraagde vlucht, maar recht hebben op een prijsverlaging of compensatie die door de organisator moet worden toegekend voor specifieke diensten, zoals hotelaccommodatie, maaltijden, excursies of andere activiteiten die zij hebben gemist als gevolg van de vertraagde vlucht. Passagiers mogen echter geen rechten cumuleren voor zover de betrokken compensatie of prijsverlaging die op grond van beide rechtshandelingen wordt toegekend, hetzelfde belang waarborgt of hetzelfde doel nastreeft. Indien passagiers hun vordering indienen bij de luchtvaartmaatschappij, moet de luchtvaartmaatschappij het volledige bedrag van de op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 verschuldigde compensatie betalen. Indien passagiers een vordering indienen op grond van Richtlijn (EU) 2015/2302, moet de door de luchtvaartmaatschappij betaalde compensatie in mindering worden gebracht op de betalingen die verschuldigd zijn overeenkomstig Richtlijn (EU) 2015/2302, voor zover de onderliggende rechten hetzelfde belang dienen of hetzelfde doel nastreven.

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

(34) De luchtvaartmaatschappijen zijn niet als enige verantwoordelijk voor het huidige niveau van vertragingen en geannuleerde vluchten in de Unie. Om alle actoren in de luchtvaartketen aan te sporen om efficiënte en tijdige oplossingen te zoeken en het ongemak van vertragingen en annuleringen voor de passagiers tot een minimum te beperken, mag het recht van luchtvaartmaatschappijen om verhaal te halen bij derden die hebben bijgedragen aan de gebeurtenissen die tot compensatie of andere verplichtingen hebben geleid niet worden beperkt door Verordening (EG) nr. 261/2004.

(35) Op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad ([13]) 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 ([14]) moet de verkoper of de verlener de consument informatie verstrekken over de voorwaarden van de overeenkomst. Passagiers moeten uitgebreider worden geïnformeerd over hun rechten in geval van verstoring van de vlucht en moeten ook naar behoren worden geïnformeerd over de oorzaak van de verstoring, zodra die informatie beschikbaar is. Die informatie moet 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. Die informatie moet ook worden verstrekt door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

(36) Indien passagiers voor terugbetaling in plaats van herroutering kiezen, moet die terugbetaling automatisch en tijdig gebeuren, zonder dat de passagier daarvoor een specifiek verzoek moet indienen.

(37) Passagiers moeten door de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon naar behoren worden geïnformeerd over de relevante procedures voor het aanvragen van compensatie en het indienen van klachten bij luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen en moeten tijdig antwoord krijgen van de luchtvaartmaatschappijen of de tussenpersonen.

(38) Passagiers moeten ook de mogelijkheid hebben om individuele geschillen voor te leggen aan organen die verantwoordelijk zijn voor de buitengerechtelijke geschillenbeslechting na een klacht bij de luchtvaartmaatschappij. Aangezien het recht op een doeltreffende voorziening in rechte echter als fundamenteel recht is erkend in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, mogen dergelijke maatregelen de toegang van passagiers tot rechtbanken niet verhinderen of belemmeren.

(39) Om passagiers in staat te stellen hun rechten met betrekking tot aanvragen, klachten en individuele geschillen uit te oefenen, moeten passagiers op een duidelijke en toegankelijke manier rechtstreeks en persoonlijk een verzoek kunnen indienen bij de luchtvaartmaatschappijen, tussenpersonen of de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 261/2004 bevoegde instanties.

(40) Gezien het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap ([15]) 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 bij de aflevering op de plaats van bestemming (de "bijzondere verklaring omtrent het belang") af te leggen, waardoor zij op grond van het Verdrag van Montreal recht hebben op volledige schadevergoeding. Luchtvaartmaatschappijen moeten passagiers op het boekingstijdstip informeren over de mogelijkheid om een dergelijke verklaring omtrent het belang in te dienen en over de daarmee samenhangende rechten.

([13]) 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).

([14]) 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).

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

(41) Personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit moeten het recht hebben om van de luchtvaartmaatschappij onmiddellijk een tijdelijke vervanging van hun mobiliteitshulpmiddelen te krijgen ter vervanging van de ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen in geval van verlies, vernietiging of beschadiging van de ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen. Aangezien erkende assistentiehonden niet gemakkelijk kunnen worden vervangen, moet worden voorzien in andere tijdelijke oplossingen voor het geval een erkende assistentiehond verloren gaat, sterft of gewond raakt.

(42) Het is niet altijd duidelijk voor passagiers welke bagage zij aan boord van een luchtvaartuig mogen meenemen, zowel wat de afmetingen, het gewicht als het aantal toegestane stukken bagage betreft. Om ervoor te zorgen dat passagiers zouden weten welke bagage zij volgens hun ticket mogen meenemen, moeten luchtvaartmaatschappijen dit, zowel voor ingecheckte als niet-ingecheckte bagage, duidelijk vermelden op het boekingstijdstip en op de luchthaven. Persoonlijke voorwerpen die voor het vervoer van passagiers noodzakelijk worden geacht, zijn artikelen die essentieel zijn voor de duur van de reis en kunnen bestaan uit paspoorten en andere reisdocumenten, essentiële geneesmiddelen, persoonlijke hulpmiddelen en leesmateriaal, alsook voedsel en drank die afgestemd zijn op de duur van de vlucht.

(43) Zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen om luchtvaarttarieven aan te bieden die geen handbagage omvatten, is het passend het bewustzijn van de consument en de prijstransparantie te vergroten teneinde het gelijke speelveld in de Unie te verbeteren. Daartoe moet het voor passagiers gemakkelijker worden om luchtvaarttarieven te vergelijken waarbij handbagage (een trolley) is inbegrepen. Een verplichting moet worden ingevoerd die luchtvaartmaatschappijen, tussenpersonen en metazoekmachines verplicht om standaard altijd, vóór de aanvang van enig boekingsproces, het luchtvaarttarief waarbij handbagage is inbegrepen, weer te geven.

(44) Meer duidelijkheid moet worden verschaft met betrekking tot verzoeken waarbij persoonlijke voorwerpen of handbagage in de cabine van het luchtvaartuig zijn achtergelaten of zoek zijn geraakt, om de behandeling van dergelijke verzoeken te vergemakkelijken, te zorgen voor een gestroomlijnd proces, en extra lasten voor passagiers of miscommunicatie met passagiers te voorkomen.

(45) Passagiers moeten op het boekingstijdstip worden geïnformeerd over de maximale afmetingen en het maximumgewicht van de bagage die zij in de cabine mogen meenemen. Onverminderd het beginsel van vrije prijsstelling uit hoofde van artikel 22 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([16]) moeten luchtvaartmaatschappijen een redelijk beleid inzake de afmetingen van handbagage voeren waarbij passagiers met inachtneming van de beschikbare ruimte in de cabine handbagage in de cabine mogen meenemen, mits de handbagage voldoet aan de toepasselijke operationele, veiligheids- en beveiligingseisen. Gezien het uiteenlopende beleid van de luchtvaartmaatschappijen op dit gebied, moet bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008 worden nagegaan of het haalbaar is uniforme minimumregels voor handbagage vast te leggen.

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

([16]) 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).

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

(48) Gezien de korte termijnen voor het indienen van klachten in verband met de rechten en verplichtingen waarop Verordening (EG) nr. 2027/97 betrekking heeft, moeten luchtvaartmaatschappijen passagiers de mogelijkheid bieden een klacht in te dienen door hun een klachtenformulier ter beschikking te stellen in formaten die toegankelijk zijn voor personen met een beperking en personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken. Luchtvaartmaatschappijen moeten het klachtenformulier ten minste beschikbaar stellen op hun mobiele app en hun websites. Op luchthavens met commercieel passagiersvervoer moeten luchthavenbeheerders passagiers ook bagagehallen van de luchthavens een gemeenschappelijk formulier verstrekken. De Commissie moet door middel van uitvoeringshandelingen het model van het gemeenschappelijke formulier vaststellen, waardoor de passagier de mogelijkheid krijgt onmiddellijk een klacht in te dienen over beschadigde, vertraagde of zoekgeraakte bagage.

(49) Verzekeringskwesties vallen onder Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([17]) en Verordening (EG) nr. 1008/2008.

(50) De in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2027/97 bedoelde financiële limieten moeten regelmatig door luchtvaartmaatschappijen worden aangepast aan de economische ontwikkelingen, zoals herzien door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal.

(51) Het rapport-Draghi benadrukte de cruciale rol van vervoer voor het concurrentievermogen van de Unie. Daarin werd ook gewezen op het risico van verplaatsing van zakelijke activiteiten van vervoersknooppunten in de Unie naar knooppunten in de buurlanden van de Unie, als gevolg van asymmetrische regelgeving. Verordening (EG) nr. 261/2004 is van toepassing op passagiers die vertrekken van een luchthaven gelegen in een derde land naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn voor zover de luchtvaartmaatschappij die de betrokken vlucht uitvoert een luchtvaartmaatschappij uit de Unie is. Binnen vijf jaar na de datum van toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 moet de Commissie beoordelen of het haalbaar is om het toepassingsgebied van die verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers en het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en uit derde landen verder te verbeteren.

(52) Een mechanisme ter bescherming van passagiers in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen moet worden beoordeeld in het kader van de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008.

(53) Groenland kampt met bijzonder ongunstige weersomstandigheden en heeft een zeer lage bevolkingsdichtheid met grote afstanden tussen de bevolkte gebieden. Om de connectiviteit te waarborgen en het aanbod aan vluchten binnen Groenland te handhaven, mogen vluchten die worden uitgevoerd tussen punten in Groenland niet onder de compensatieverplichtingen vallen, ook niet wanneer die vluchten onderdeel zijn van een reis naar of vanaf het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn.

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

(54) Deze verordening doet geen afbreuk aan de positie van het Koninkrijk Spanje in zijn geschil met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland met betrekking tot soevereiniteit over de landengte waarin de luchthaven van Gibraltar is gelegen. Niets in deze verordening belet dat zij in de toekomst op die luchthaven wordt toegepast uit hoofde van een overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk, die met voorafgaande instemming van het Koninkrijk Spanje wordt gesloten. Indien bovengenoemde overeenkomst zou worden beëindigd, mag deze verordening alleen van toepassing zijn op de in de landengte van Gibraltar gelegen luchthaven nadat dat geschil zodanig is beslecht dat het Koninkrijk Spanje in staat is de toepassing van deze verordening op die luchthaven te waarborgen.

(55) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 261/2004 met betrekking tot het ontwerp, de inhoud en de template van het Unielabel voor luchtvaartpassagiers en de praktische modaliteiten met betrekking tot terugbetaling die door de luchthavenbeheerder moet worden betaald aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([18]).

(56) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 2027/97 met betrekking tot het gemeenschappelijke formulier en het formulier voor de bijzondere verklaring omtrent het belang, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011.

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

a) instapweigering;

b) annulering, vertraging of wijziging van hun vlucht;

c) een gemiste aansluitende vlucht;

d) toewijzing van een zitplaats in een hogere of lagere klasse.";

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

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 uit hoofde 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 gebruikmaakt van het luchtvaartuig van een andere luchtvaartmaatschappij, met of zonder de bemanning van die andere luchtvaartmaatschappij;

c) "luchtvaartmaatschappij uit de Unie": een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad (*);

c bis) "luchthavenbeheerder": een luchthavenbeheerder zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (**)

d) "organisator": een persoon zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 8), van Richtlijn (EU) 2015/2302 van het Europees Parlement en de Raad (***);

e) "pakketreis": een combinatie van reisdiensten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 2), van Richtlijn (EU) 2015/2302;

f) "ticket": een geldig bewijs van een luchtvervoersovereenkomst, ongeacht de vorm daarvan;

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

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

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

b) punt g) wordt geschrapt;

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

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

i) "persoon met een handicap" of "persoon met beperkte mobiliteit": een persoon van wie de mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke) handicap, een verstandelijke handicap of beperking of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en van wie de situatie noodzaakt tot passende aandacht en tot aanpassing van de aan alle passagiers aangeboden dienstverlening aan zijn of haar specifieke behoeften;

j) "instapweigering": weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich overeenkomstig de in artikel 4, lid 1, vastgestelde voorwaarden voor instappen hebben gemeld of wanneer zij 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 overeenkomstig de in artikel 4, lid 1, vastgestelde voorwaarden voor instappen heeft gemeld en ingaat op de oproep van de luchtvaartmaatschappij aan passagiers die bereid zijn om 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 gesloten, met inbegrip van situaties waarin:

i) het luchtvaartuig is opgestegen maar om welke reden dan ook is omgeleid naar een andere luchthaven dan de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst dan wel is teruggekeerd naar de luchthaven van vertrek, en niet heeft kunnen doorvliegen naar de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst, of

ii) een passagier een ticket voor een vlucht heeft ontvangen en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd met meer dan een uur is vervroegd;”;

d) de volgende punten worden toegevoegd:

“m) “derde land”: elk land of deel van een grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen niet van toepassing zijn;

n) “vertraging bij vertrek”: het tijdsverschil tussen de geplande vertrektijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het boekingstijdstip is afgegeven en de werkelijke vertrektijd van de vlucht, behalve indien:

i) een vlucht ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum, zoals afgegeven op het boekingstijdstip, is gewijzigd of, na die periode, naar een eerder tijdstip is gewijzigd, in welk geval “vertraging bij vertrek” het tijdsverschil is tussen de geplande vertrektijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het moment van de wijziging is afgegeven en de werkelijke vertrektijd van de gewijzigde vlucht;

ii) een passagier wordt geherrouteerd na een verstoring, wat betreft de geherrouteerde vlucht, in welk geval “vertraging bij vertrek” het tijdsverschil is tussen de geplande vertrektijd zoals vermeld op het voor de geherrouteerde vlucht afgegeven ticket en de werkelijke vertrektijd van de geherrouteerde vlucht;

o) “vertraging bij aankomst”: het tijdsverschil tussen de geplande aankomsttijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het boekingstijdstip is afgegeven en de werkelijke aankomsttijd van de vlucht, behalve indien:

i) een vlucht ten minste 14 kalenderdagen vóór de vertrekdatum zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het boekingstijdstip is afgegeven, gewijzigd wordt, of, na die periode, indien de passagier een vlucht heeft genomen die naar een eerder tijdstip is gewijzigd, in welk geval “vertraging bij aankomst” het tijdsverschil is tussen de geplande aankomsttijd zoals vermeld op het ticket van de passagier dat op het moment van de wijziging is afgegeven en de werkelijke aankomsttijd van de gewijzigde vlucht;

ii) een passagier wordt geherrouteerd na een verstoring, wat betreft de geherrouteerde vlucht, in welk geval “vertraging bij aankomst” het tijdsverschil is tussen de geplande aankomsttijd zoals vermeld op de tickets die voor de geherrouteerde vlucht zijn afgegeven en de werkelijke aankomsttijd van de geherrouteerde vlucht;

p) “vervoersklasse”: een deel van de passagierscabine van het luchtvaartuig dat zich van de overige delen van de cabine onderscheidt door een specifieke code die in de luchtvervoersovereenkomst is vermeld dan wel door een combinatie van elementen zoals andere stoelen, een andere zitplaatsconfiguratie en andere verschillen in de diensten, zoals specifieke catering, die aan de passagiers worden verleend, in vergelijking tot wat aan passagiers in de overige delen van de cabine wordt verleend;

q) “luchtvervoersovereenkomst”: een vervoersovereenkomst die een luchtvaartmaatschappij of haar erkende agent met een of meer passagiers heeft gesloten voor de uitvoering van een of meer vluchten;

r) “buitengewone omstandigheden”: gebeurtenissen die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen;

s) “vlucht”: een luchtvervoersactiviteit die wordt verricht door één enkel luchtvaartuig tussen twee luchthavens zoals gespecificeerd op het ticket via een vooraf bepaalde route, een dienstregeling en één enkel identificatienummer, ongeacht of er tussenstops zijn die uitsluitend voor technische of operationele redenen worden gemaakt;

t) “aansluitende vlucht”: een vlucht die, als onderdeel van een reis, bedoeld is om de passagier in staat te stellen vanaf het oorspronkelijke vertrekpunt te vertrekken en op een overstappunt aan te komen om met een andere vlucht te vertrekken, of bedoeld is om de passagier in staat te stellen vanaf een overstappunt te vertrekken om de passagier in staat te stellen een ander overstappunt of de eindbestemming van de passagier te bereiken;

u) “tussenlanding”: een geplande onderbreking door een passagier van een reis in het kader van één enkele luchtvervoersovereenkomst, die vooraf is overeengekomen door de luchtvaartmaatschappij of haar erkende agent, tussen het oorspronkelijke vertrekpunt en de eindbestemming, voor een langere periode dan de tijd die nodig is voor directe transit of, bij een overstap, voor een periode die normaal duurt tot de vertrektijd van de volgende aansluitende vlucht, die vaak een overnachting omvat;

v) “reis”: een vlucht of aansluitende vluchten waarmee de passagier overeenkomstig één enkele luchtvervoersovereenkomst van het oorspronkelijke 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 dan wel 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 tijdspanne van meer dan 30 minuten gedurende welke het vertrekkende luchtvaartuig op de grond blijft tussen het sluiten van de deuren van het luchtvaartuig en het ogenblik waarop het luchtvaartuig opstijgt, of een tijdspanne van meer dan 30 minuten tussen het ogenblik waarop het luchtvaartuig landt en het openen van de deuren van het luchtvaartuig, bij aankomst;

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

a bis) “nacht”: de periode tussen middernacht en 6.00 uur;

a ter) “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;

a quater) “niet-begeleide minderjarige”: een persoon die op de datum van vertrek van de vlucht of de eerste aansluitende vlucht in het kader van een luchtvervoersovereenkomst jonger is dan 18 jaar en die zonder volwassen voogd reist, en waarbij de luchtvaartmaatschappij de verantwoordelijkheid voor de zorg van die persoon heeft aanvaard overeenkomstig haar gepubliceerde regels;

a quinquies) “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;

a sexies) “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;

a septies) “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 (*);

a octies) “oorspronkelijke vertrekpunt”: het vertrekpunt van de vlucht of van de eerste aansluitende vlucht van een reis;

a novies) “persoonlijk voorwerp”: een stuk niet-ingecheckte bagage dat voldoet aan de beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, en dat niet groter is dan 40 × 30 × 15 cm dan wel voldoet aan de voorwaarde dat het past onder de stoel voor de stoel waarop de passagier zit;

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

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

3) artikel 3 wordt vervangen door:

“*Artikel 3*

Werkingssfeer

1. Deze verordening is van toepassing:

a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn;

b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, tenzij zij in dat derde land bepaalde voordelen, compensatie en bijstand hebben ontvangen die gelijkwaardig zijn aan en overeenkomen met het doel van deze verordening, indien de luchtvaartmaatschappij die de betrokken vlucht 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 dan wel reizen tegen een gereduceerd tarief dat niet direct of indirect voor het publiek beschikbaar is, met uitzondering van:

a) passagiers met een ticket dat door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon is verstrekt in het kader van een frequentflyerprogramma of een ander commercieel programma, op wie deze verordening volledig van toepassing is, en

b) zuigelingen die gratis reizen dan wel reizen tegen een gereduceerd tarief dat niet direct of indirect voor het publiek beschikbaar is, en personen die gratis reizen dan wel reizen tegen een gereduceerd tarief dat niet direct of indirect voor het publiek beschikbaar is, omdat zij een persoon met een handicap of beperkte mobiliteit begeleiden overeenkomstig de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad (*) bedoelde voorwaarden, op wie deze verordening, met uitzondering van artikel 7, van toepassing is.

4. Onverminderd artikel 8, lid 2, eerste alinea, punt e), 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 op een vlucht die valt onder een pakketreisovereenkomst zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 3), van Richtlijn (EU) 2015/2302, tenzij die pakketreisovereenkomst wordt beëindigd of de uitvoering ervan wordt beïnvloed door 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.

(*) 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, 26.7.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).";

4) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 3* bis

Unielabel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers

1. Bij deze verordening wordt een vrijwillig "Unielabel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers" (het "label") ingesteld.

2. Dit label biedt passagiers de mogelijkheid om zich snel in kennis te laten stellen van de toepassing van deze verordening op een reis, om de vergelijking van en keuze tussen ticketaanbiedingen te vergemakkelijken.

3. Luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen kunnen het label gebruiken wanneer zij passagiers tickets aanbieden voor binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen die door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden uitgevoerd.

4. Het gebruik van het label door een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon geschiedt op vrijwillige basis, tenzij een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon verplicht het label te gebruiken op basis van een commerciële overeenkomst.

5. Het label wordt alleen weergegeven tijdens verkoop- en marketingactiviteiten die al dan niet rechtstreeks verband houden met een binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallend aanbod voor een reis die door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie wordt uitgevoerd. Bij het weergeven van aanbiedingen voor meerdere reizen moet duidelijk zijn op welke reis het label van toepassing is.

6. Onjuiste of misleidende reclame die, of het gebruik van een label of logo dat kan leiden tot verwarring met het label is verboden.

7. De Commissie bevordert het gebruik van het label door luchtvaartmaatschappijen of tussenpersonen.

8. Om de uniforme uitvoering van dit artikel te waarborgen, stelt de Commissie uiterlijk op 23 oktober 2027 uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende het ontwerp, de inhoud en het model van het uit hoofde van dit artikel beschikbaar gestelde label.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16 nonies, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.";

5) artikel 4 wordt vervangen door:

"*Artikel 4*

Instapweigering

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

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

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

3. Indien het aantal vrijwilligers dat zich aanbiedt niet voldoende is om de resterende passagiers met tickets te laten meevliegen op de vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren, met uitzondering van de in artikel 11 bedoelde passagiers.

4. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, verstrekt de betrokken passagiers onmiddellijk de informatie over de behandeling van klachten overeenkomstig artikel 15 bis.

De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die het instappen weigert, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8. In afwijking van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), wordt, indien de passagiers aan wie de toegang tot de vlucht 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 versnaperingen verstrekt.

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

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

6) 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 zoals uiteengezet in artikel 7 en over de behandeling van klachten uit hoofde van artikel 15 bis.

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

2. De luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging de keuze tussen terugbetaling en herroutering overeenkomstig artikel 8.

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.

4. Passagiers hebben het recht om op verzoek compensatie overeenkomstig artikel 7 te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren.

5. Het recht op compensatie uit hoofde van lid 4 is niet van toepassing indien de passagiers ten minste 14 kalenderdagen voor de op het ticket van de passagier vermelde vertrekdatum van de annulering in kennis zijn gesteld of indien zij minder dan 14 kalenderdagen voor de geplande vertrektijd van de annulering in kennis zijn gesteld en hun herroutering wordt aangeboden zodat zij niet meer dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekken en minder dan twee uur na de geplande aankomsttijd hun eindbestemming bereiken. De bewijslast met betrekking tot het vaststellen of en wanneer de passagier van de annulering van de vlucht in kennis is gesteld, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren.

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

De eerste alinea van dit lid is niet van toepassing in gevallen waarin passagiers met specifieke behoeften als bedoeld in artikel 11, lid 3, of personen die deze passagiers begeleiden, geen ticket krijgen uitgereikt voor het alternatieve vervoermiddel of niet mogen instappen op het alternatieve vervoermiddel op grond van een toepasselijke veiligheidseis of de fysieke onmogelijkheid om in te stappen, of die vervoersdienst niet kunnen gebruiken omdat er geen bijstand beschikbaar is. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, levert redelijke inspanningen om die passagiers toegang te bieden tot alternatieve vervoermiddelen. De vertraging bij aankomst op de op het ticket vermelde luchthaven van aankomst wordt berekend op basis van de aankomsttijd van de vervoersdienst die werd aangeboden door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die passagiers met specifieke behoeften of, indien van toepassing, personen die hen begeleiden daadwerkelijk hebben genomen of konden nemen om die luchthaven te bereiken.";

7) artikel 6 wordt vervangen door:

"*Artikel 6*

Vertraging

1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, verwacht dat de vlucht bij vertrek of bij aankomst vertraging zal oplopen, stelt zij de betrokken passagiers daarvan indien mogelijk onmiddellijk in kennis, maar uiterlijk op de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd. 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 zoals uiteengezet in artikel 7 en over de behandeling van klachten overeenkomstig artikel 15 bis.

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

2. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht zou uitvoeren, biedt de betrokken passagiers bijstand overeenkomstig artikel 9.

3. Zodra de vertraging bij vertrek minimaal vijf uur bedraagt, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de betrokken passagiers zonder onnodige vertraging terugbetaling aan overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a).

4. Passagiers hebben het recht om op verzoek compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde vlucht uitvoert overeenkomstig artikel 7, wanneer zij hun eindbestemming bereiken met een vertraging bij aankomst die meer dan drie uur bedraagt.";

8) 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 en stelt zij de toiletfaciliteiten aan boord gratis ter beschikking, en zorgt zij ervoor dat de in artikel 11 bedoelde passagiers de nodige bijstand krijgen. Tenzij dit de vertraging op het tarmac zou vergroten of tenzij dit niet kan worden verzoend met de voorschriften op het vlak van luchtvaartveiligheid en -beveiliging, stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert gratis drinkwater ter beschikking aan boord.

3. Als een vertraging op het tarmac twee uur bereikt in een luchthaven met commercieel passagiersvervoer op het grondgebied van een lidstaat waarop de Verdragen van toepassing zijn, begeeft het luchtvaartuig zich naar de gate of naar een ander geschikt uitstappunt waar de passagiers kunnen uitstappen. Een vertraging op het tarmac kan slechts voorbij die maximumduur worden verlengd indien het luchtvaartuig zijn plaats op het tarmac niet kan verlaten door redenen die te maken hebben met veiligheid, immigratie, luchtverkeersleiding of beveiliging.

4. Passagiers die overeenkomstig lid 3 van dit artikel zijn uitgestapt, kunnen zich beroepen op de in artikel 6 en, in voorkomend geval, artikel 11 toegekende rechten, rekening houdend met de vertraging op het tarmac en de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd.

Artikel 6 ter

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

1. Als een passagier een aansluitende vlucht mist tijdens een reis als gevolg van een verstoring bij de voorafgaande vlucht, is het de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de voorafgaande vlucht heeft uitgevoerd om de passagier te herrouteren overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt b), en bijstand aan te bieden overeenkomstig artikel 9.

2. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de passagier binnen vijf uur vanaf de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd van de gemiste aansluitende vlucht geen andere route kan aanbieden, biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft uitgevoerd de betrokken passagier zonder onnodige vertraging tevens terugbetaling aan overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a).

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

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

Artikel 6 quater

Buitengewone omstandigheden

1. Voor de toepassing van deze verordening omvatten buitengewone omstandigheden de gebeurtenissen op de lijst van buitengewone omstandigheden in de bijlage, zonder daartoe beperkt te zijn.

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

9) artikel 7 wordt vervangen door:

"*Artikel 7*

Recht op compensatie

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

a) 250 EUR voor reizen tot en met 1 500 km;

b) 400 EUR voor alle reizen binnen de Unie van meer dan 1 500 km, en voor alle andere reizen tussen 1 500 en 3 500 km;

c) 600 EUR voor alle niet onder punt a) of punt b) vallende reizen.

2. De luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren kunnen de in lid 1, punt c), bedoelde compensatie met 50 % verlagen indien de aankomsttijd de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte reis niet met vier uur overschrijdt en indien:

a) passagiers op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt b), een herroutering op een later tijdstip naar hun eindbestemming wordt aangeboden, of

b) er een vertraging bij aankomst van de oorspronkelijk geboekte reis is.

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

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

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

4. Wanneer een passagier recht kan hebben op compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 4, artikel 6, lid 4, of artikel 6 ter, lid 3, verstrekt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagier binnen 96 uur na de beëindiging van de reis langs elektronische weg, op een duurzame drager, informatie over het recht van de passagier op compensatie en duidelijke instructies voor het indienen van een verzoek om compensatie.

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

6. Wanneer de passagier ervoor heeft gekozen zijn of haar reis voort te zetten op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), b) of c), en er zich tijdens de herroutering een verdere verstoring voordoet, behoudt de passagier zijn of haar recht op verdere compensatie tijdens de herroutering naar zijn of haar oorspronkelijke vertrekpunt of naar zijn of haar eindbestemming.

7. De compensatie wordt via een elektronische bankoverschrijving betaald dan wel op een andere wijze indien de passagier zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord verklaart.

8. De bewijslast met betrekking tot de vaststelling van het moment en de wijze waarop de passagier de in lid 7 bedoelde overeenkomst over de vorm van betaling van compensatie heeft aanvaard, berust bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

9. Verzoeken om compensatie uit hoofde van dit artikel moeten binnen negen maanden na de op het ticket van de passagier vermelde effectieve vertrekdatum door de passagier worden ingediend. Indien een derde namens passagiers een verzoek indient, mag de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bewijs vereisen van een geldige volmacht om op te treden. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bevestigt de ontvangst van het verzoek onmiddellijk op een duurzame drager. Binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van het verzoek betaalt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatie of verstrekt zij de passagier een motivering voor het niet betalen van de compensatie, waarbij informatie moet worden verstrekt over de behandeling van klachten overeenkomstig artikel 15 bis. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zich onder de in artikel 6 quater, lid 2, gestelde voorwaarden beroept op een buitengewone omstandigheid, vermeldt zij welke in de bijlage vermelde buitengewone omstandigheid zij aanvoert en, indien zij zich beroept op een gebeurtenis die niet op die lijst staat, welke gebeurtenis zij aanvoert en waarom deze als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd. Wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zich beroept op een buitengewone omstandigheid, verstrekt zij een duidelijke en onderbouwde toelichting, waaronder een beknopte uiteenzetting waarom de ingeroepen buitengewone omstandigheid voldoet aan de voorwaarden inzake een direct causaal verband en alle redelijke maatregelen zoals uiteengezet in artikel 6 quater, lid 2.

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

10) artikel 8 wordt vervangen door:

"*Artikel 8*

Recht op terugbetaling of herroutering

1. In het geval van een verstoring biedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de passagiers, zonder onnodige vertraging en onder de in artikel 4, 5, 6 of 6 ter en in dit artikel vastgestelde voorwaarden, de keuze tussen de volgende opties, die kosteloos moeten worden aangeboden:

a) automatische terugbetaling binnen zeven kalenderdagen vanaf de keuze van de passagier, via een elektronische bankoverschrijving of op een andere wijze indien de passagier zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord verklaart, van de volledige prijs van de tickets en in voorkomend geval vergoedingen voor tussenpersonen, voor de niet afgelegde gedeelten van de reis of reizen, en, indien de reis geen zin meer heeft in het licht van de oorspronkelijke reisplannen van de passagier, voor de wel afgelegde gedeelten van de reis of reizen, samen met in voorkomend geval een terugvlucht naar het oorspronkelijke vertrekpunt, bij de vroegste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip;

b) voortzetting van de reis van de passagier door herroutering van de passagier, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden, naar zijn of haar eindbestemming, bij de eerste gelegenheid na de op het ticket van de passagier vermelde vertrektijd of, in overleg met de passagier, vóór dat tijdstip, of

c) herroutering van de passagier, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden, naar zijn of haar eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, voor zover er zitplaatsen beschikbaar zijn.

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

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

a) een vlucht of aansluitende vluchten via dezelfde route als die vermeld in de luchtvervoersovereenkomst;

b) een andere route tussen dezelfde luchthaven van vertrek en luchthaven van aankomst, zoals vermeld in de luchtvervoersovereenkomst;

c) herroutering van of naar een andere luchthaven dan de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven, in welk geval de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten draagt van het vervoer van de passagier tussen de in de luchtvervoersovereenkomst vermelde luchthaven en de alternatieve luchthaven;

d) het gebruik van diensten die door een andere luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd, of

e) het gebruik van een andere vervoerswijze, indien passend voor de af te leggen afstand.

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

3. Indien een passagier de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis heeft gesteld van zijn of haar keuze om zijn of haar reis voort te zetten overeenkomstig lid 1, punt b), en lid 5 van dit artikel, en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet binnen drie uur herroutering onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden heeft aangeboden, kan de passagier zelf een herroutering regelen overeenkomstig lid 2 van dit artikel. Als de passagier ervoor kiest zelf herroutering te regelen, stelt hij of zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert daarvan in kennis. De passagier heeft het recht herrouteringsopties te weigeren indien die herrouteringsopties niet onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden vallen, en in dat geval behoudt hij of zij in afwachting van de herroutering het recht op bijstand overeenkomstig artikel 9.

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

4. Onverminderd de andere bepalingen van dit artikel heeft een passagier die een tussenlanding heeft georganiseerd, het aanvullende recht om herrouteringsopties te weigeren indien die opties die tussenlanding niet mogelijk maken.

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

De passagier stelt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis van zijn of haar keuze.

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

7. De in lid 1 opgenomen opties worden duidelijk weergegeven, zonder voorselectie, standaardinstellingen of extra procedurele lasten op grond waarvan de voorkeur uitgaat naar één optie.";

11) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 8* bis

Vouchers

1. Indien een passagier recht heeft op compensatie overeenkomstig artikel 7, of terugbetaling overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), of artikel 10, lid 2, kan de luchtvaartmaatschappij de passagier de keuze bieden tussen een voucher ter waarde van ten minste het bedrag van de terugbetaling of de verschuldigde compensatie.

2. De passagier is niet verplicht een voucher te aanvaarden in plaats van betaling. Aanvaarding is alleen geldig indien de passagier zich daarmee op een duurzame drager expliciet akkoord heeft verklaard. Alle in artikel 7, lid 7, en artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), vastgestelde opties worden duidelijk weergegeven, zonder voorselectie, standaardinstellingen of extra procedurele lasten op grond waarvan de voorkeur uitgaat naar één optie.

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert stelt de passagier duidelijk op een duurzame drager in kennis van de in de leden 2, 4, 5 en 6 bedoelde informatie, voordat de passagier de in lid 1 bedoelde keuze maakt.

4. Een voucher:

a) heeft een maximale geldigheidsduur van twaalf maanden vanaf de datum waarop de passagier de voucher aanvaardt; die geldigheidsduur kan slechts eenmaal worden verlengd voor een extra periode van maximaal twaalf maanden mits zowel de passagier als de luchtvaartmaatschappij zich op een duurzame drager expliciet akkoord verklaren met die verlenging;

b) is volledig of gedeeltelijk bruikbaar voor alle diensten van de luchtvaartmaatschappij tijdens de geldigheidsduur, met inbegrip van diensten die tijdens de geldigheidsduur van de voucher zijn geboekt, maar na de vervaldatum ervan zijn uitgevoerd;

c) wordt verstrekt op een duurzame drager en vermeldt duidelijk de waarde, de geldigheidsduur en de gebruiksvoorwaarden ervan; indien de waarde hoger is dan de betaling waarop de passagier recht heeft uit hoofde van artikel 7, artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), of artikel 10, lid 2, wordt dit op de voucher vermeld.

5. De passagier en de luchtvaartmaatschappij kunnen te allen tijde instemmen met een volledige of gedeeltelijke betaling voordat de voucher wordt ingewisseld of vervalt, ondanks de oorspronkelijke keuze van de passagier voor een voucher.

6. De luchtvaartmaatschappij betaalt het resterende bedrag van de voucher zonder onnodige vertraging, maar in elk geval uiterlijk binnen zeven kalenderdagen, automatisch terug:

a) aan de passagier na het verstrijken van de geldigheidsduur, indien de voucher niet is ingewisseld; dit geldt ook voor het resterende bedrag van de voucher in geval van een eerdere gedeeltelijke inwisseling;

b) aan de passagier wanneer de passagier en de luchtvaartmaatschappij vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van een voucher een dergelijke terugbetaling overeenkomen, of

c) aan de persoon die de zaken van de overleden passagier afhandelt in geval van overlijden van de betrokken passagier, op verzoek van die persoon en na overlegging van passende bewijsstukken op een duurzame drager.";

12) artikel 9 wordt vervangen door:

"*Artikel 9*

Recht op bijstand

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

a) versnaperingen om de twee uur wachttijd;

b) een maaltijd na drie uur en vervolgens om de vijf uur wachttijd, tot maximaal drie maaltijden per dag;

c) internettoegang en twee telefoongesprekken.

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

2. Wanneer tijdens het wachten op de vlucht of op alternatief vervoer een verblijf van een of meer nachten noodzakelijk wordt, wordt de passagiers daarnaast kosteloos 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, eerste alinea, punten a) en b), en lid 2 te na te komen. De overeenkomstig lid 1 verstrekte vouchers zijn bruikbaar in alle winkels waar voeding en versnaperingen worden verkocht op de luchthaven waar de betrokken passagiers zijn gestrand, aan boord van hun vlucht en, in voorkomend geval, in de accommodatie waarin op grond van lid 2, punt a), wordt voorzien. Een overeenkomstig lid 2, punt a), verstrekte voucher voor hotelaccommodatie kan alleen worden verstrekt als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert vooraf een kamer voor de betrokken passagier heeft geboekt.

4. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert haar verplichtingen uit hoofde van de leden 1, 2 en 3 niet nakomt, kunnen de betrokken passagiers hun eigen regelingen treffen. De luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht uitvoert, vergoedt de door de passagiers gemaakte kosten binnen 14 kalenderdagen na de indiening van het verzoek om terugbetaling voor zover die kosten 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 de luchthavenbeheerder op zijn noodplan overgaat, kan de luchtvaartmaatschappij die de verstoorde vlucht uitvoert die termijn verlengen tot 30 kalenderdagen.

5. Op alle luchthavens van de Unie met commercieel passagiersvervoer treft de luchthavenbeheerder 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 genomen, kan de luchtvaartmaatschappij de overeenkomstig lid 2, punt a), aangeboden hotelaccommodatie beperken tot maximaal drie nachten.

7. Indien een passagier op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt a), voor terugbetaling kiest en zich op het oorspronkelijke vertrekpunt bevindt, of kiest voor herroutering op een latere datum op grond van artikel 8, lid 1, eerste alinea, punt c), dan heeft de passagier voor de desbetreffende vlucht geen verdere rechten op bijstand uit hoofde van de leden 1 en 2 van dit artikel.";

13) artikel 10 wordt vervangen door:

"*Artikel 10*

Plaatsing in een hogere of lagere klasse

1. Indien een passagier door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in een hogere vervoersklasse wordt geplaatst dan die waarvoor een ticket is gekocht, wordt geen bijbetaling gevraagd.

2. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een passagier in een lagere vervoersklasse plaatst dan de klasse waarvoor het ticket is gekocht, verstrekt zij de passagier binnen 14 kalenderdagen na de plaatsing in een lagere klasse een automatische terugbetaling ter waarde van minstens:

a) 30 % van de vluchtprijs voor vluchten tot en met 1 500 km;

b) 50 % van de vluchtprijs voor alle vluchten binnen de Unie van meer dan 1 500 km, behalve vluchten tussen het Europees grondgebied van de lidstaten en de Franse ultraperifere gebieden, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, of

c) 75 % van de vluchtprijs voor alle niet onder punt a) of punt b) vallende vluchten, met inbegrip van vluchten tussen het Europees grondgebied van de lidstaten en de Franse ultraperifere gebieden.

3. Als de vluchtprijs niet op het ticket is vermeld, wordt de in lid 2 van dit artikel bedoelde terugbetaling overeenkomstig artikel 7, lid 5, berekend op basis van de relevante verhouding van de afstand van de vlucht tot de totale afstand waarop de luchtvervoersovereenkomst betrekking heeft.

4. De in dit artikel bedoelde vluchtprijs is de prijs zonder de belastingen en heffingen die op het ticket zijn vermeld, zolang noch de eis om die belastingen en heffingen te betalen, noch het bedrag ervan afhangt van de vervoersklasse waarvoor het ticket is gekocht.

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

14) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 10* bis

Noodplannen van luchthavens

1. Op een luchthaven van de Unie met een totaal jaarlijks passagiersvolume van meer dan vier miljoen passagiers gedurende ten minste drie opeenvolgende jaren ziet de luchthavenbeheerder erop toe dat de activiteiten van de luchthavenbeheerder en van de verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, met name de luchtvaartmaatschappijen, en de verleners van grondafhandelingsdiensten, worden gecoördineerd via een gepast noodplan voor mogelijke situaties van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide, waardoor grote aantallen passagiers op de luchthaven stranden. Het noodplan wordt opgezet om ervoor te zorgen dat er passende informatie wordt verstrekt en bijstand wordt verleend aan gestrande passagiers en bevat regelingen om hun wachttijd en ongemak 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, waaronder verleners van bijzondere bijstand aan personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit. Het noodplan wordt waar nodig met deelname van de relevante autoriteiten opgezet. Het noodplan bevat tevens de contactgegevens van de persoon of personen die zijn aangewezen door de luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van het gebruikerscomité om hen ter plaatse te vertegenwoordigen in geval van meervoudige annuleringen, meervoudige vertragingen van vluchten, of beide. De luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat elke aangewezen persoon over de nodige middelen beschikt om passagiers bij te staan op grond van de uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen in het geval van een verstoring.

4. De luchthavenbeheerder deelt het noodplan mee aan het in Richtlijn 96/67/EG bedoelde gebruikerscomité en, op verzoek, aan het nationaal handhavingsorgaan dat op grond van artikel 16 van deze verordening is aangewezen. Het nationaal handhavingsorgaan ziet erop toe dat de luchthavenbeheerder voldoet aan de vereisten van dit artikel.

5. Een lidstaat kan besluiten dat een op zijn grondgebied gelegen luchthaven waarop lid 1 niet van toepassing is, de in de leden 1 tot en met 4 vastgelegde verplichtingen moet nakomen.

6. Op luchthavens van de Unie met een totaal jaarlijks passagiersvolume dat lager ligt dan de in lid 1 vastgelegde drempel of waarop een besluit van een lidstaat uit hoofde van lid 5 niet van toepassing is, levert de luchthavenbeheerder 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).";

15) artikel 11 wordt vervangen door:

"*Artikel 11*

Passagiers met specifieke behoeften

1. De in dit artikel vastgelegde rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit doen geen afbreuk aan de rechten die zij genieten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2006.

2. Alle overeenkomstig deze verordening aan passagiers verstrekte informatie wordt in een toegankelijk formaat verstrekt.

3. Voor de toepassing van deze verordening, worden de volgende categorieën passagiers beschouwd als "passagiers met specifieke behoeften":

a) personen met een handicap, personen met beperkte mobiliteit en zwangere vrouwen, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in kennis is gesteld van hun bijzondere behoeften aan bijstand, indien mogelijk op het moment van boeken of inchecken, en uiterlijk wanneer de passagier in kennis wordt gesteld van een verstoring overeenkomstig artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 1, of artikel 6, lid 1, of een aansluitende vlucht mist overeenkomstig artikel 6 ter, lid 1;

b) zuigelingen en niet-begeleide minderjarigen, en

c) personen die specifieke medische bijstand nodig hebben op basis van een medisch attest, tenzij hun om veiligheidsredenen de toegang tot een vlucht wordt geweigerd.

Elke aan de luchtvaartmaatschappij gedane kennisgeving met betrekking tot de in de eerste alinea bedoelde omstandigheden wordt geacht betrekking te hebben op alle reizen in het kader van een luchtvervoersovereenkomst.

4. Eenieder die de in lid 3 bedoelde personen begeleidt of een kind begeleidt, wordt, in het kader van dezelfde luchtvervoersovereenkomst, door de luchtvaartmaatschappij gratis de mogelijkheid geboden om een zitplaats naast die persoon of dat kind in te nemen. Indien aangrenzende zitplaatsen niet beschikbaar zijn, tracht de luchtvaartmaatschappij de begeleider of begeleiders te helpen aangrenzende zitplaatsen te vinden.

5. Bij het instappen geeft de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voorrang aan de in lid 3 bedoelde personen en aan alle personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden, alsook aan kinderen in een kinderwagen of buggy en hun begeleider.

6. Luchtvaartmaatschappijen die een vlucht uitvoeren, zorgen er zonder extra kosten voor dat zuigelingen en kinderen die hun kinderwagen of buggy nodig hebben, in een kinderwagen of buggy kunnen worden vervoerd tot aan de boarding gate of de deur van het vliegtuig, en dat die kinderwagen of buggy aan de deur van het vliegtuig weer wordt overhandigd, tenzij er veiligheids-, beveiligings-, capaciteits- of operationele beperkingen zijn.

7. Indien de luchthavenbeheerder zijn verplichtingen uit hoofde van de artikelen 7 en 8 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 niet nakomt en als gevolg daarvan personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit hun vlucht missen, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert verantwoordelijk voor het verstrekken van compensatie, het aanbieden van herroutering en het verlenen van bijstand aan die passagiers overeenkomstig de artikelen 7, 8 en 9 van deze verordening. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, biedt dergelijke herroutering en bijstand eveneens aan aan de persoon die hen begeleidt overeenkomstig de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1107/2006 bedoelde voorwaarden.

De luchthavenbeheerder vergoedt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert voor de door die luchtvaartmaatschappij gemaakte kosten overeenkomstig de eerste alinea van dit lid. Uiterlijk op 23 oktober 2027 stelt de Commissie overeenkomstig de in artikel 16 nonies, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure een uitvoeringshandeling vast met de praktische regelingen voor die terugbetaling. Die uitvoeringshandeling doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheden van de luchtvaartmaatschappij met betrekking tot het verstrekken van compensatie, het aanbieden van herroutering en het verlenen van bijstand aan passagiers op grond van dit lid.

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

9. Bij het aanbieden van herroutering 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 3 van dit artikel bedoelde personen. De luchtvaartmaatschappijen bieden die herroutering zo spoedig mogelijk aan en verlenen zo spoedig mogelijk deze bijstand aan die personen, ook aan de personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.

10. Artikel 9, lid 6, is niet van toepassing op een in lid 3 van dit artikel bedoelde passagier, noch op personen of erkende assistentiehonden die hen begeleiden.";

16) de volgende artikelen worden ingevoegd:

"*Artikel 11* bis

Persoonlijk voorwerp en handbagage

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

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

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

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

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

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de beperkingen op niet-ingecheckte bagage die zijn vastgesteld in Unierechtelijke voorschriften 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 (**) of die welke zijn vastgesteld in internationale beveiligings- en veiligheidsregels.

Artikel 11 ter

Instapkaarten

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

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

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

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

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

17) artikel 12 wordt vervangen door:

"*Artikel 12*

Verdere rechten

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

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

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

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

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

18) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 12* bis

Correctie van namen

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

2. Het in lid 1 bedoelde verzoek kan worden ingediend door:

a) een passagier met betrekking tot de naam van die passagier of de naam van een passagier wiens ticket deel uitmaakt van dezelfde luchtvervoersovereenkomst als het ticket van de passagier die het verzoek indient;

b) een tussenpersoon met betrekking tot de naam van een passagier voor wie de tussenpersoon de boeking heeft gedaan.

3. Een correctie of actualisering op grond van lid 1 wordt niet beschouwd als een overdracht van een ticket van de passagier aan een andere persoon.";

19) artikel 13 wordt vervangen door:

"*Artikel 13*

Recht van verhaal

In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige uit hoofde van deze verordening op haar rustende verplichtingen voldoet, mag geen enkele bepaling van deze verordening of van het nationale recht worden uitgelegd als een beperking van het recht om overeenkomstig het toepasselijke Unie- of nationale recht compensatie te verlangen van eender welke persoon, waaronder derden. Meer bepaald beperkt deze verordening op geen enkele wijze het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om compensatie te verlangen of haar kosten terug te vorderen van een luchthaven of van een andere derde waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft gesloten.";

20) artikel 14 wordt vervangen door:

"*Artikel 14*

Verplichtingen tot informatieverstrekking aan de passagiers

1. De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, en de tussenpersoon plaatsen op hun website en in hun mobiele applicatie een mededeling waarin de rechten uit hoofde van deze verordening, met inbegrip van informatie over de klachtenbehandelingsprocedure, worden gespecificeerd. Om aan die eis te voldoen, mogen de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de tussenpersoon gebruikmaken van een door de Commissie in alle officiële talen van de Unie opgestelde en ter beschikking van het publiek gestelde samenvatting van de bepalingen van deze verordening.

2. Bij het aanbieden van tickets voor een vlucht of aansluitende vluchten en vóór de aankoop van de tickets voor dergelijke vluchten informeren luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen de passagier over het volgende:

a) het soort ticket of tickets dat wordt aangeboden, met name of het ticket of de tickets onder één luchtvervoersovereenkomst of een combinatie van afzonderlijke luchtvervoersovereenkomsten valt of vallen;

b) de rechten en verplichtingen van de passagier, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en de tussenpersoon uit hoofde van deze verordening, die verbonden zijn aan de luchtvervoersovereenkomst, met inbegrip van informatie over klachtenbehandeling en over de terugbetalingsprocessen;

c) de termijn en de procedure voor het aanvragen van een correctie van een naam door een passagier zoals gespecificeerd in artikel 12 bis;

d) de algemene voorwaarden van de luchtvervoersovereenkomst;

e) de procedure voor het terugkrijgen van in de cabine achtergelaten persoonlijke voorwerpen of handbagage; die informatie bevat elektronische contactgegevens, toepasselijke formulieren en andere relevante details die passagiers nodig hebben om een verzoek te kunnen indienen, en

f) de contactgegevens voor hulp en bijstand in geval van een verstoring.

3. Een tussenpersoon of een luchtvaartmaatschappij die onder een combinatie van luchtvervoersovereenkomsten vallende tickets verkoopt, 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, herroutering of bijstand in geval van een gemiste volgende vlucht niet van toepassing zijn in het kader van de afzonderlijke luchtvervoersovereenkomst. Die informatie wordt duidelijk vermeld en op een duurzame drager verstrekt bij de verkoop van de tickets.

4. De luchthavenbeheerder of, in voorkomend geval, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, ziet erop toe dat bij de incheckbalies (waaronder ook zelfbedieningsincheckautomaten) en bij de boarding gate de volgende tekst op duidelijke wijze is weergegeven: "Indien u de toegang tot de vlucht wordt geweigerd of indien uw vlucht wordt geannuleerd dan wel bij vertrek ten minste twee uur vertraging heeft of met meer dan drie uur vertraging aankomt op uw eindbestemming, 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 herroutering, 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. De luchthavenbeheerder ziet er ook op toe dat er bij de incheckbalies naast die tekst een QR-code of een andere digitale methode wordt weergegeven om toegang te krijgen tot de mobiele applicatie van de Commissie over passagiersrechten die een samenvatting van deze verordening bevat. Daartoe werken luchthavenbeheerders samen met luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren.

5. Na de aankoop van de tickets verstrekken de luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren de passagiers zonder onnodige vertraging de in lid 2 bedoelde informatie op een duurzame drager.

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

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

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

De bewijslast met betrekking tot het vaststellen of en wanneer zij passagiers de nodige informatie, correspondentie, formulieren of documenten hebben verstrekt, waaronder met betrekking tot de in artikel 7, lid 4, bedoelde communicatie en instapkaarten of aanbiedingen van keuzes of overeenkomsten overeenkomstig artikel 4, 5, 6 ter, 7, 8 of 8 bis, berust bij de luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen.

Voor de toepassing van deze verordening stellen alle communicatiemiddelen de passagier in staat snel en kosteloos contact op te nemen en doeltreffend te communiceren met de luchtvaartmaatschappijen en de tussenpersonen.";

21) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 15* bis

Klacht bij de luchtvaartmaatschappij of de tussenpersoon

1. Alle luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen zetten voor hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen.

2. Passagiers kunnen een klacht indienen bij elke luchtvaartmaatschappij of tussenpersoon met betrekking tot hun respectieve verantwoordelijkheidsgebieden via het in lid 1 bedoelde mechanisme. Een dergelijke klacht moet worden ingediend binnen twaalf maanden na de datum waarop de vlucht werd uitgevoerd of gepland was, of binnen drie maanden na de indiening van een verzoek om compensatie, naargelang welke datum later valt.

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

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

3. De bewijslast met betrekking tot het vaststellen dat de vereiste informatie aan de passagiers is verstrekt, berust bij de luchtvaartmaatschappij en de tussenpersoon.";

22) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 16* nonies

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

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

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

23) artikel 17 wordt vervangen door:

"*Artikel 17*

Evaluatie en rapportering

1. Uiterlijk op 23 oktober 2031 en vervolgens om de vijf jaar brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de in de bijlage opgenomen lijst van buitengewone omstandigheden, in het licht van de gebeurtenissen die gevolgen hebben gehad voor de tijdige en doeltreffende uitvoering van de vluchten tijdens de jaren voorafgaand aan elk verslag.

2. Uiterlijk op 23 oktober 2031 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 neemt in het verslag informatie op over de versterkte bescherming van luchtvaartpassagiers op vluchten naar of van derde landen die door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen worden uitgevoerd.

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

In het verslag uit hoofde van de eerste alinea beoordeelt de Commissie ook:

a) de noodzaak en haalbaarheid om het toepassingsgebied van deze verordening te herzien teneinde de bescherming van passagiers en het gelijke speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, alsook 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 haalbaarheid van verdere automatisering van verzoeken tot en uitbetalingen van compensatie voor vertragingen.

3. Die verslagen gaan indien nodig vergezeld van wetgevingsvoorstellen.";

24) 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 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 vastgesteld overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, met name Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad (**);

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

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

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

2) artikel 3 wordt vervangen door:

“*Artikel 3*

1. 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 vertragingen van passagiers of bagage.

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

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

3) 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 van deze verordening, door een luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd wanneer passagiers een bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering op bestemming van hun bagage doen (de “bijzondere verklaring omtrent het belang”), is voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie gebaseerd op een tarief dat de extra kosten weerspiegelt van het vervoer en de verzekering van bagage waarvan de waarde boven de aansprakelijkheidslimiet wordt geraamd. Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers verstrekt.”;

4) artikel 5 wordt vervangen door:

"*Artikel 5*

1. In het geval van overlijden of letsel van een passagier betaalt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie zonder onnodige vertraging en in elk geval uiterlijk 15 dagen nadat de identiteit van de schadevergoedingsgerechtigde natuurlijke persoon is vastgesteld, de voorschotten die nodig kunnen zijn om in de onmiddellijke economische behoeften te voorzien, waarbij het bedrag ervan evenredig is aan de ondervonden moeilijkheden.

2. Onverminderd lid 1 van dit artikel 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 minimumaansprakelijkheidsbedrag.

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 behoeft niet te worden terugbetaald, tenzij in de in artikel 20 van het Verdrag van Montreal bedoelde gevallen of wanneer degene die het voorschot ontvangen heeft niet schadevergoedingsgerechtigd was.";

5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Alle luchtvaartmaatschappijen die in de Unie luchtvervoersdiensten aanbieden, verstrekken passagiers op duidelijke en toegankelijke wijze volledige informatie over de toepasselijke procedures die moeten worden gevolgd in geval van verloren, vertraagde of beschadigde bagage. Luchtvaartmaatschappijen zorgen ervoor dat de passagiers op alle verkooppunten, met inbegrip van verkoop per telefoon en via internet, een samenvatting van de voornaamste bepalingen inzake de aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage krijgen, met inbegrip van de termijnen voor het instellen van een vordering tot schadevergoeding en de mogelijkheid om een bijzondere verklaring omtrent het belang af te leggen. Om te voldoen aan deze informatieplicht maken alle luchtvaartmaatschappijen in de Unie gebruik van de in de bijlage opgenomen kennisgeving. Die samenvatting of kennisgeving kan niet worden gebruikt als grondslag om een schadevergoeding 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 mobiliteitshulpmiddel 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 limieten die zijn aangegeven overeenkomstig de in de leden 1 en 2 vastgestelde informatievereisten die welke zijn vastgesteld bij deze verordening, tenzij de luchtvaartmaatschappij uit de Unie op vrijwillige basis hogere limieten 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 stellen in hun mobiele applicaties en op hun websites, en de luchthavenbeheerders van alle luchthavens in de Unie met commercieel passagiersverkeer stellen in hun bagagehallen, een formulier ter beschikking waarmee passagiers onmiddellijk online of op papier een klacht kunnen indienen over beschadigde, vertraagde of verloren bagage.

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

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

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

6. Alle overeenkomstig dit artikel verstrekte informatie en klachtenformulieren worden in een toegankelijk formaat verstrekt en ook beschikbaar gesteld aan personen die geen digitale hulpmiddelen gebruiken.

7. Alle informatieverplichtingen uit hoofde van dit artikel gelden ook voor tussenpersonen wanneer deze luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie verkopen.";

6) de volgende artikelen worden ingevoegd:

"*Artikel 6* bis

1. Bij het vervoer van ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen of erkende assistentiehonden zorgen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ervoor dat personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit op de hoogte zijn van hun rechten en de mogelijkheid wordt geboden om op het boekingstijdstip, tegelijk met de kennisgeving overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006, of uiterlijk bij het overdragen van de hulpmiddelen aan de luchtvaartmaatschappij of, in het geval van een erkende assistentiehond, bij het instappen, in een toegankelijk formaat overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal een bijzondere verklaring omtrent het belang te doen. In dat geval vraagt de luchtvaartmaatschappij uit de Unie de betrokken passagiers daarvoor 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 van de persoon met een handicap of de persoon met beperkte mobiliteit verlangen dat hij bewijs levert van de kosten van vervanging, waaronder tijdelijke vervanging, van de mobiliteitshulpmiddelen of de erkende assistentiehond, ter staving van het bedrag dat in de bijzondere verklaring van belang is vermeld.

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

Passagiers hebben het recht dat formulier te gebruiken om hun bijzondere verklaring omtrent het belang in te dienen bij de luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen passagiers op hun website, in hun mobiele applicatie of op papier hun eigen formulier beschikbaar stellen, op voorwaarde dat een dergelijk formulier in een toegankelijk formaat de keuzes en informatie bevat die zijn uiteengezet in het door de Commissie opgestelde formulier en dat het formulier ten minste in de boekingstaal beschikbaar is.

Bij de verkoop van luchtvervoer namens de luchtvaartmaatschappij uit de Unie informeren tussenpersonen de betrokken passagiers over hun rechten en bieden zij de mogelijkheid om op het boekingstijdstip en tegelijk met de kennisgeving overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006 in een toegankelijk formaat overeenkomstig artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal een bijzondere verklaring omtrent het belang te doen. De in de eerste alinea van dit lid genoemde voorwaarden gelden ook voor die bijzondere verklaring omtrent het belang. De tussenpersoon stuurt de verklaring zonder onnodige vertraging door naar de luchtvaartmaatschappij uit de Unie.

3. 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.

4. Indien lid 3 van dit artikel 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 onmiddellijk noodzakelijke tijdelijke vervangingen voor ingecheckte mobiliteitshulpmiddelen en tijdelijke oplossingen ter vervanging van erkende assistentiehonden te verstrekken. De persoon met een handicap of de persoon met beperkte mobiliteit mag die tijdelijke vervanging kosteloos behouden tot de in lid 3 bedoelde compensatie is betaald of tot de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie de rechtspersonen of natuurlijke personen hebben vergoed voor de kosten van de noodzakelijke tijdelijke vervanging van mobiliteitshulpmiddelen of van een erkende assistentiehond.

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

Artikel 6 ter

Onverminderd Verordening (EG) nr. 1008/2008 vermelden alle luchtvaartmaatschappijen en tussenpersonen bij de verkoop van luchtvervoer naar, vanuit of binnen de Unie op het boekingstijdstip, in hun mobiele applicaties of op hun websites, alsook, in het geval van luchtvaartmaatschappijen, op verzoek in de luchthaven (inclusief aan de zelfbedieningsincheckautomaten), duidelijk en in een 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;

— alle eventuele extra heffingen voor het vervoer van ingecheckte of niet-ingecheckte bagage, met inbegrip van de in artikel 6 quater bedoelde muziekinstrumenten;

— de specifieke redenen die het vervoer van niet-ingecheckte bagage in de cabine kunnen beletten.

Artikel 6 quater

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

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

Artikel 6 quinquies

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

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

7) artikel 7 wordt vervangen door:

"*Artikel 7*

De Commissie brengt uiterlijk op 23 oktober 2031 aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking en de resultaten van deze verordening.

Het verslag gaat indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel.";

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

Artikel 3

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

Zij is van toepassing met ingang van 23 oktober 2027.

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

Gedaan te Straatsburg, 16 september 2026.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
R. METSOLA	T. BYRNE

BIJLAGE I

"BIJLAGE

Niet-uitputtende lijst van als buitengewone omstandigheden aan te merken omstandigheden

De volgende omstandigheden worden als buitengewoon beschouwd:

1) omstandigheden die niet voortvloeien uit de exploitatie van het luchtvaartuig:

   a) natuurrampen die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

   b) milieurampen die niet zijn veroorzaakt door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

   c) meteorologische omstandigheden of schade aan het luchtvaartuig veroorzaakt door meteorologische gebeurtenissen die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

   d) oorlog of opstanden die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

   e) ernstige grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen die binnen het toepassingsgebied van artikel 2, lid 1 of lid 4, van Verordening (EU) 2022/2371 van het Europees Parlement en de Raad (*) vallen en die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

2) incidenten waarbij een passagier betrokken is:

   a) incidenten met weerspannige passagiers in de zin van het protocol van Montreal uit 2014 die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht, die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden of die het vertrek van de vlucht vertragen, tenzij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert dat gedrag heeft veroorzaakt;

   b) gezondheidsrisico's of medische noodgevallen die kort voor het vertrek van de vlucht worden ontdekt of die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;

3) andere incidenten:

   a) schade als gevolg van sabotage of terrorisme die onverenigbaar is met de veilige uitvoering van de vlucht;

   b) veiligheidsrisico's of schade, veroorzaakt door andere onrechtmatige handelingen die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke controle heeft over de situatie;

   c) door de fabrikant of een bevoegde autoriteit aan het licht gebrachte verborgen fabricage- of ontwerpfouten die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

   d) beperkingen inzake luchtverkeersbeheer of inzake de luchthavencapaciteit, of sluiting van het luchtruim, waaronder sluitingen van de landingsbaan door de autoriteiten, mits die gebeurtenis het gevolg is van een besluit waarop de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen;

   e) een gedeeltelijke of volledige ongeplande sluiting van een luchthaven, onder meer door een algemene storing van luchthavensystemen, een stroomuitval, het wegvallen van de elektronische communicatie, of de inwerkingstelling van het noodplan door de luchthavenbeheerder, die onverenigbaar is met de geplande en veilige uitvoering van de vlucht;

   f) een algemene storing van het brandstofvoorzieningssysteem, mits de situatie niet intrinsiek verband houdt met de exploitatie van het luchtvaartuig en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke invloed heeft op de situatie;

g) stakingen bij verleners van essentiële diensten, zoals een luchthavenbeheerder, verleners van luchtvaartnavigatiediensten of verleners van grondafhandelingsdiensten die niet daadwerkelijk door de luchtvaartmaatschappijen worden gekozen in de zin van Richtlijn 96/67/EG, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of de groep ondernemingen waartoe de luchtvaartmaatschappij behoort geen daadwerkelijke invloed heeft op die stakingen;

h) stakingen bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, mits die stakingen het gevolg zijn van eisen die alleen door overheidsinstanties kunnen worden ingewilligd, waardoor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of de groep ondernemingen waartoe de luchtvaartmaatschappij behoort geen daadwerkelijke invloed heeft op die stakingen;

i) schade aan het luchtvaartuig veroorzaakt terwijl het luchtvaartuig zich op de grond of in de lucht bevindt door een derde voor wie de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is, door dieren of door vreemde voorwerpen, en die onverenigbaar zijn met de veilige uitvoering van de vlucht;

j) verontreiniging van de start- en landingsbaan van een luchthaven die een veilige vlucht onmogelijk maakt, mits de verontreiniging niet door de luchtvaartmaatschappij is veroorzaakt;

k) ernstige gezondheidsrisico's of medische noodgevallen van een bemanningslid na vertrek die het noodzakelijk maken de vlucht te onderbreken of om te leiden;

l) operationele tekortkomingen van verleners van voor de luchthaven essentiële diensten, zoals een luchthavenbeheerder, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, en verleners van grondafhandelingsdiensten die niet daadwerkelijk door de luchtvaartmaatschappijen worden gekozen in de zin van Richtlijn 96/67/EG, mits de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen daadwerkelijke invloed op kunnen uitoefenen over die verleners van essentiële diensten.

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

BIJLAGE II

"BIJLAGE

Informatieve kennisgeving zoals 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 LETSEL

Er staan geen financiële beperkingen op de aansprakelijkheid voor letsel 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 overeenkomstig 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 ([1]) niet afwijzen of beperken. Boven dat bedrag is de luchtvaartmaatschappij niet aansprakelijk indien 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 haar personeelsleden of gemachtigden, of

— de schade uitsluitend te wijten is aan de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van een derde.

VOORSCHOTTEN

Indien een passagier overlijdt of gewond raakt, moet de luchtvaartmaatschappij binnen 15 dagen na de identificatie van de schadevergoedingsgerechtigde persoon een voorschot uitbetalen om in de onmiddellijke economische behoeften te voorzien. 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 ([2]).

VERTRAGINGEN VAN PASSAGIERS

In het geval van een vertraging van een passagier is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor de berokkende schade, tenzij zij alle redelijke maatregelen heeft genomen om de schade te voorkomen of tenzij het onmogelijk was om dergelijke maatregelen te nemen. De aansprakelijkheid voor de vertraging van een passagier 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 ([3]).

VERTRAGINGEN 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 ([4]), waarbij deze schadevergoedingslimiet 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 die vertraging te voorkomen of als het onmogelijk was om dergelijke maatregelen te nemen.

([1]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.
([2]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van het voorschot bij benadering in de lokale valuta.
([3]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.
([4]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.

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 ([5]), waarbij deze schadevergoedingslimiet 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 een intrinsiek gebrek of een intrinsieke eigenschap van de bagage.

In het geval van niet-ingecheckte bagage (handbagage), met inbegrip van persoonlijke voorwerpen, is de luchtvaartmaatschappij alleen aansprakelijk indien de schade het gevolg is van een fout van de luchtvaartmaatschappij of van haar personeelsleden of gemachtigden.

HOGERE LIMIETEN VOOR BAGAGE

Een passagier kan aanspraak maken op een hogere aansprakelijkheidslimiet door uiterlijk bij het inchecken een bijzondere verklaring omtrent het belang af te leggen en indien vereist een aanvullende vergoeding te betalen. Die aanvullende vergoeding wordt gebaseerd op een tarief dat in verhouding staat tot de extra vervoers- en verzekeringskosten voor de desbetreffende bagage boven de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde aansprakelijkheidslimiet, zoals geactualiseerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal ([6]). Het tarief wordt op verzoek aan de passagiers meegedeeld.

Personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit wordt systematisch de mogelijkheid geboden om op het boekingstijdstip, tegelijk met de kennisgeving overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1107/2006, en uiterlijk bij het overdragen van de mobiliteitshulpmiddelen 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 overlijden en letsel, die onder de aansprakelijkheidsregels valt die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2027/97 en het Verdrag van Montreal door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie worden toegepast, is veroorzaakt of mede is veroorzaakt door de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad of omissie van de persoon die schadevergoeding vordert dan wel de persoon aan wie hij of zij zijn of haar rechten ontleent, wordt de luchtvaartmaatschappij geheel of gedeeltelijk van haar aansprakelijkheid jegens de eiser ontheven voor zover die 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 schade aan ingecheckte bagage binnen een termijn van zeven dagen en in geval van vertraging van bagage binnen een termijn van 21 dagen een klacht indienen. In beide gevallen gaat de termijn in vanaf de datum waarop de bagage ter beschikking van de passagier wordt gesteld. Daartoe kunnen passagiers in de bagagehallen op alle luchthavens in de Unie met commercieel passagiersvervoer, alsook op de websites en in de mobiele applicaties van de luchtvaartmaatschappijen een specifiek formulier terugvinden, dat zowel op papier als online kan worden ingediend. Dat klachtenformulier moet door de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven worden aanvaard als een klacht. De datum van indiening van een dergelijke klacht wordt door de luchtvaartmaatschappij beschouwd als de datum waarop de klacht is ingediend overeenkomstig artikel 31, leden 2 en 3, van het Verdrag van Montreal, ook indien de luchtvaartmaatschappij op een later tijdstip om aanvullende informatie verzoekt.

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE CONTRACTUELE EN DE FEITELIJKE VERVOERDER

Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht daadwerkelijk uitvoert niet dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij waarmee de vervoersovereenkomst is gesloten, heeft de passagier het recht een klacht of vordering tot schadevergoeding 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.

([5]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.
([6]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.

TERMIJN VOOR GERECHTELIJKE PROCEDURE

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

VERNIELING, VERLIES, BESCHADIGING OF VERTRAGING VAN MOBILITEITSHULPMIDDELEN

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk tot de in artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgelegde en door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op grond van artikel 24, lid 2, van het Verdrag van Montreal geactualiseerde limiet voor de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging van mobiliteitshulpmiddelen ([7]), waarbij de schadevergoedingslimiet geldt per passagier en niet per stuk bagage.

Passagiers kunnen zonder extra kosten in aanmerking komen voor een hogere aansprakelijkheidslimiet door uiterlijk bij het inchecken een bijzondere verklaring omtrent het belang 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 schadevergoeding die niet hoger ligt dan het bedrag dat in de bijzondere verklaring omtrent het belang is aangegeven.

Vóór deze schadevergoeding is betaald, levert de luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen om ook na afloop van de reis van de betrokken passagiers onmiddellijk noodzakelijke tijdelijke vervangingen voor mobiliteitshulpmiddelen beschikbaar te stellen.

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) 2026/2202) en in de lidstaten door hun nationale wetgeving.”

([7]) De luchtvaartmaatschappij vermeldt tussen haakjes het bedrag van die limiet bij benadering in de lokale valuta.