



Datum van inontvangstneming : 04/02/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

T-656/24 – 1

Zaak T-656/24

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

6 december 2024

Verwijzende rechter:

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

20 november 2024

Verzoekende partijen in eerste aanleg en hoger beroep:

NI

HZ

Verwerende partij in eerste aanleg en hoger beroep:

European Air Charter Aktiengesellschaft

Beslissing

in het geding van

1. NI, [OMISSIS],
2. HZ, [OMISSIS],

verzoekende partijen in eerste aanleg en hoger beroep,

[OMISSIS]

tegen

European Air Charter Aktiengesellschaft, [OMISSIS] Sofia, Bulgarije,

verwerende partij in eerste aanleg en hoger beroep,

[OMISSIS]

heeft de tweeëntwintigste civiele kamer van het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf)

op 20 november 2024

[OMISSIS]

het volgende besloten:

De behandeling van de procedure wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267, eerste alinea, onder b), en derde alinea, VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht:

1.

Vloeit de met minstens drie uur vertraagde aankomst van een vlucht ook nog rechtstreeks voort uit een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 (hierna: „passagiersrechtenverordening”) wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bij een eerdere vlucht op dezelfde dag op grond van aanzienlijke vertragingen bij de veiligheidscontrole heeft besloten om te wachten op nog niet afgehandelde passagiers en de daaruit resulterende vertraging niet meer kan worden ingelopen tot de litigieuze vlucht?

2.

Indien de beantwoording van de eerste vraag afhankelijk is van de vraag of en hoeveel passagiers zich hebben gemeld om aan boord te gaan van de vertraagde eerdere vlucht: vanaf welk deel van de op de vlucht geboekte en daadwerkelijk verschenen passagiers vloeit de (verdere) vertraging van de eerdere vlucht niet langer rechtstreeks voort uit buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening maar uit een autonome beslissing van de luchtvaartmaatschappij die uitsluitend binnen haar beslissingsfeer valt?

Motivering:

I.

De verzoekende partijen beschikten elk over een bevestigde boeking voor de door de verwerende partij uit te voeren vlucht op 23 juli 2022 van Düsseldorf naar Varna (vluchtnummer: BUC 6308) met een voorzien vertrek om 15:00 uur (alle tijdsaanduidingen zijn in UTC) en een voorziene aankomst in Varna om 17:50 uur. In feite was de vlucht van Düsseldorf naar Varna vertraagd. De vlucht vertrok pas om 18:39 uur en kwam om 21:12 uur, met een vertraging van 3 uur en 22 minuten, in Varna aan.

De verzoekende partijen vorderen elk betaling van compensatie ten belope van 400,00 EUR alsmede een vergoeding van verblijfkosten ten belope van 20,00 EUR per persoon, in totaal derhalve 420,00 EUR per persoon.

De verwerende partij bestrijdt de vorderingen van de verzoekende partijen. Zij stelt dat de aan de eerdere vlucht voorafgaande vlucht van Köln/Bonn naar Varna (BUC 6004) volgens de planning om 07:40 uur in Köln/Bonn zou hebben moeten vertrekken en om 10:30 uur in Varna zou hebben moeten aankomen. Van daaruit zou de eerdere vlucht (BUC 6307) van Varna naar Düsseldorf om 11:20 uur hebben moeten vertrekken en om 14:10 uur in Düsseldorf hebben moeten aankomen. Hierop zou de litigieuze vlucht BUC 6308 van Düsseldorf naar Varna hebben moeten aansluiten. Alle vluchten uit deze rotatie zouden volgens de planning met het vliegtuig van de verwerende partij met kenteken LZ-LAA, een vliegtuig van de producent Airbus, uitgevoerd moeten worden. Op grond van buitengewoon lange wachttijden op de luchthaven Köln/Bonn, die het gevolg waren van een overbelasting van het personeel dat de veiligheidscontroles uitvoerde, zijn de passagiers vertraagd aan boord gegaan van vlucht BUC 6004. Op de voorziene vertrektijd van de litigieuze vlucht hadden zich geen passagiers bij de gate gemeld om aan boord te gaan. Om 10:00 uur hadden zich 50 en om 11:40 uur 140 van de 152 geboekte passagiers bij de gate gemeld. De verwerende partij heeft besloten te wachten op de passagiers die zich nog bij de veiligheidscontrole bevonden en is dienovereenkomstig om 12:53 uur uit Köln/Bonn vertrokken met een vertraging van 5 uur en 10 minuten.

De verwerende partij heeft zodra de vertraging voor haar duidelijk was de litigieuze vluchtrrotatie naar een ander vliegtuig overgezet. Te beginnen met vlucht 6307 van Varna naar Düsseldorf is een eigen vliegtuig van het type MD82 met kenteken LD-LDN ingezet om de rotatie voort te zetten. Dat vliegtuig heeft in Varna vanaf 10:50 uur ter beschikking gestaan. Wegens een eerst te verkrijgen landingsvergunning voor het lawaaiigere type vliegtuig (MD82) in Düsseldorf is het vertrek van vlucht BUC 6307 echter vertraagd en kon deze pas om 14:10 uur vertrekken. Het vliegtuig is om 17:03 uur in Düsseldorf aangekomen, waar de litigieuze vlucht met een slot van Eurocontrol om 18:39 uur heeft kunnen vertrekken.

Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) heeft de vordering in eerste aanleg behalve de gevorderde verblijfkosten afgewezen. Tegen dit vonnis in eerste aanleg

hebben de verzoekende partijen in de voorgeschreven vorm en binnen de gestelde termijn hoger beroep ingesteld.

In hoger beroep vorderen de verzoekende partijen thans het op 19 februari 2024 gewezen vonnis van het Amtsgericht Düsseldorf (dossiernummer: 231 C 68/23) te wijzigen en de verwerende partij te veroordelen aan hen elk 400,00 EUR plus rente ter hoogte van vijf procentpunten boven de basisrente vanaf 2 november 2022 alsmede 100,39 EUR plus rente ter hoogte van vijf procentpunten boven de basisrente vanaf 2 november 2022 te betalen.

De verwerende partij verdedigt het vonnis in eerste aanleg.

II.

Het slagen van de vordering hangt op doorslaggevende wijze af van de in het dictum vermelde vragen.

In het bijzonder:

1. De verzoekende partijen zouden om te beginnen recht kunnen hebben op compensatie wegens langdurige vertraging van elk 400,00 EUR overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, eerste zin, onder b), van de passagiersrechtenverordening.

a) De passagiersrechtenverordening is overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), en lid 2, onder a), daarvan toepasselijk. De verzoekende partijen beschikten elk over bevestigde boekingen voor de door de verwerende partij uit te voeren vlucht BUC 6308 op 23 juli 2022 van Düsseldorf naar Varna.

b) De verzoekende partijen liepen ook een te compenseren vertraging bij aankomst op van meer dan drie uur.

Volgens de rechtspraak van het Hof hebben passagiers met overeenkomstige toepassing van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening recht op compensatie wanneer zij hun voorziene eindbestemming met een vertraging van drie of meer uren bereiken (zie arrest Hof van 19 november 2009, C-402/07 en C-432/07, punt 69; arrest Hof van 23 oktober 2012, C-581/10 en C-629/10, punt 40).

Vlucht BUC 6308 diende volgens de planning op 23 juli 2022 om 17:50 uur in Varna aan te komen, maar kwam daar echter in feite pas om 21:12 uur aan, dus met een vertraging van 3 uur en 22 minuten.

c) De vordering zou daarentegen overeenkomstig artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening uitgesloten kunnen zijn.

aa) De [verwerende partij voert] aan dat de extreem langdurige vertragingen bij de veiligheidscontrole in Köln/Bonn met betrekking tot de aan de eerdere vlucht voorafgaande vlucht (BUC 6004) buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening zouden vormen.

1. De passagiersrechtenverordening bevat geen omschrijving van het begrip buitengewone omstandigheden. Volgens vaste rechtspraak van het Hof kan sprake zijn van „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening wanneer het om gebeurtenissen gaat, die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waar deze geen daadwerkelijke invloed op kan uitoefenen, waarbij die twee voorwaarden cumulatief zijn (arrest Hof van 11 juni 2020, C-74/19, punt 37). Volgens overweging veertien van de verordening kunnen buitengewone omstandigheden zich met name voordoen bij beveiligingsproblemen (arrest Hof van 22 december 2008, C-549/07, punt 21). De overweging noemt bovendien „weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen” als voorbeeld van buitengewone omstandigheden.

Tegen deze achtergrond zou het plotselinge, hoge verzuim van medewerkers van de veiligheidscontrole in beginsel een buitengewone omstandigheid kunnen vormen. Bij de controle van de passagiers gaat het immers om een de veiligheid van het gehele luchtverkeer dienende taak die overeenkomstig § 2, punt 1, en § 5 van de Duitse wet inzake de beveiliging van de luchtvaart niet aan de luchtvaartmaatschappijen is toegewezen en dienovereenkomstig niet door hun kan worden beïnvloed. Indien er in het kader van de noodzakelijkerwijs uit te voeren veiligheidscontroles personele knelpunten ontstaan die bijgevolg tot vertragingen leiden, dan gaat het derhalve om omstandigheden die niet tot het risico van de luchtvaartmaatschappij behoren en door deze niet kunnen worden beheerst.

2. Het is voor het geding daarentegen doorslaggevend of er ook sprake was van een causaal verband tussen het plotselinge hoge verzuim als buitengewone omstandigheid en de ontstane vertraging bij aankomst van de in casu litigieuze vlucht BUC 6308.

Het Hof heeft in verband met de vraag wanneer een annulering „het gevolg is” van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening geoordeeld dat er een rechtstreeks causaal verband moet bestaan tussen deze omstandigheid en de vertraging of annulering van de latere vlucht (arrest Hof van 11 juni 2020, C-74/19, punt 55). Daarenboven wordt gesteld dat de door de annulering veroorzaakte instapweigering alleen het gevolg is van een „buitengewone omstandigheid” wanneer deze rechtstreeks en absoluut, dat wil zeggen zonder bijkomende andere omstandigheden, tot de instapweigering heeft geleid (BeckOK Fluggastrechte-VO/Schmid, tweendertigste editie, stand: 1 oktober 2024, artikel 5, punt 246; Staudinger/Keiler/Maruhn, Fluggastrechte-VO, eerste editie 2016, artikel 5, punt 9). Het Hof heeft in dit verband geoordeeld

dat dan ook niet kan worden aanvaard dat de luchtvaartmaatschappij zich kan bevrijden van haar verplichting tot compensatie bij instapweigering op grond dat deze weigering voortvloeit uit de reorganisatie van haar vluchten wegens buitengewone omstandigheden (arrest Hof van 4 oktober 2012, C-22/11, punt 38). In dit verband hebben nationale rechters reeds geoordeeld dat bij de reorganisatie van vluchten wegens een buitengewone omstandigheid de annulering respectievelijk langdurige vertraging van een volgende, gereorganiseerde vlucht geen causaal gevolg meer is van de buitengewone omstandigheid, maar van deze zakelijke beslissing, ook indien deze indirect door een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, is veroorzaakt (zie Amtsgericht Hannover, vonnis van 20 mei 2016, 511 C 11581/15, punt 18; Amtsgericht Düsseldorf, vonnis van 2 maart 2017, 51 C 482/16, punt 24 e.v.; Landgericht Frankfurt, vonnis van 29 oktober 2015, 2-24 S 68/15, punt 8 e.v.).

De verwerende partij voert aan dat de aan de eerdere vlucht voorafgaande vlucht van Köln/Bonn naar Varna met vluchtnummer BUC 6004 door de vertragingen bij de veiligheidscontrole is beïnvloed. Het betrokken vliegtuig met kenteken LZ-LAA zou later aanvankelijk de vlucht naar Varna uitvoeren en had aansluitend naar Düsseldorf moeten terugkeren van waaruit de litigieuze vlucht zou hebben moeten vertrekken. Volgens de verwerende partij stond het vliegtuig LZ-LAA op de luchthaven Köln/Bonn op tijd klaar voor vertrek voor vlucht BUC 6004; er is echter bewust voor gekozen om te wachten op de passagiers die zich bij de veiligheidscontrole bevonden en pas te vertrekken toen alle passagiers zich bij de gate hadden gemeld.

Pas op grond van deze beslissing van de verwerende partij werd het inzetten van een vervangend vliegtuig noodzakelijk. Tegen deze achtergrond zou met inaanmerkingneming van de hierboven aangehaalde rechtspraak kunnen worden gesteld dat de in feite opgelopen vertraging bij aankomst van de litigieuze vlucht in Varna niet rechtstreeks het gevolg was van de vertragingen bij de veiligheidscontrole maar van de zakelijke beslissing van de verwerende partij om niet zonder de bij de veiligheidscontrole wachtende passagiers te vertrekken (zie Amtsgericht Hannover, vonnis van 20 mei 2016, 511 C 11581/15, punt 18; Amtsgericht Düsseldorf, vonnis van 2 maart 2017, 51 C 482/16, punt 24 e.v.; Landgericht Frankfurt, vonnis van 29 oktober 2015, 2-24 S 68/15, punt 8 e.v.).

Er zou echter iets anders kunnen gelden indien de rechtstreekse oorzaak van de annulering respectievelijk langdurige vertraging bij aankomst door de buitengewone omstandigheid in de eerste plaats aan de hand van de beschermingsdoelstelling van de passagiersrechtenverordening wordt beoordeeld en volgens welke de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert rekening moet houden met de belangen van alle passagiers. In dat geval zou een „simpele” causaliteit voor het causaal verband tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering respectievelijk langdurige vertraging bij aankomst in ieder geval kunnen volstaan wanneer de concrete vormgeving van de reorganisatie van de

vluchten in gelijke mate rekening houdt met de belangen van alle passagiers. De verwerende partij voert in dit verband aan dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert door de passagiersrechtenverordening niet gestimuleerd mag worden om vluchten zonder passagiers of met een deel van de passagiers uit te voeren die door een buitengewone omstandigheid bij de afhandeling op de grond zijn getroffen enkel om de volgende vlucht van een rotatie op tijd te kunnen uitvoeren. Jegens de op de luchthaven van vertrek achterblijvende passagiers zou dat een niet-nakoming van de door de passagiersrechtenverordening nagestreefde doelstellingen vormen. Ook het Amtsgericht heeft het voor het veroorzaken van de vertraging door de buitengewone omstandigheid voldoende geacht dat zich volgens de verwerende partij bij het daadwerkelijk aan boord gaan van de aan de eerdere vlucht voorafgaande vlucht geen passagiers hadden gemeld.

Of en in hoeverre bij het vaststellen van het causaal verband tussen een buitengewone omstandigheid en een annulering respectievelijk langdurige vertraging bij aankomst een dergelijke bindende beoordeling wordt verricht wanneer het verdere schema van vluchten op grond van buitengewone omstandigheden die zich op dezelfde dag voordoen wordt gereorganiseerd, lijkt met het oog op de nationale en Europese rechtspraak inzake dit onderwerp niet noodzakelijk. In ieder geval heeft het Hof – voor zover de verwijzende rechter kan vaststellen – nog niet definitief geoordeeld over de vraag of een op grond van buitengewone omstandigheden noodzakelijk geworden zakelijke beslissing van de luchtvaartmaatschappij met betrekking tot een vertraagde uitvoering respectievelijk annulering van een eerdere vlucht gevolgen heeft voor het feit dat de annulering respectievelijk de langdurige vertraging van de aan de orde zijnde volgende vlucht een gevolg is van de buitengewone omstandigheid (zie met betrekking tot een overzicht van onduidelijke causaliteitsvraagstukken, BeckOK Fluggastrechte-VO/Schmid, tweeëndertigste editie, stand: 1 oktober 2024, artikel 5, punt 245a).

3. De verwijzende rechter neigt ertoe in beginsel niet uit te gaan van een dergelijke bindende strekking van het causaal verband in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening. Met name lijkt het volgens de verwijzende rechter in beginsel niet passend om het vervoersbelang van de rechtstreeks door de buitengewone omstandigheid getroffen passagiers voorrang te geven boven het belang van de op de volgende vluchten geboekte passagiers.

Volgens de verwijzende rechter pleit daartoe dat een buitengewone omstandigheid – anders dan de redelijkheid van maatregelen ter voorkoming – uitsluitend betrekking heeft op de concreet in aanmerking genomen vlucht (zie arrest Hof van 4 oktober 2012, C-22/11, punt 37). Deze moet zelf rechtstreeks door een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening zijn getroffen. Pas wanneer een dergelijke rechtstreekse verstoring door een buitengewone omstandigheid vaststaat, mag de luchtvaartmaatschappij door middel van „redelijke” andere maatregelen ter

vermindering van de vertraging bij aankomst ook de belangen van andere passagiers in het kader van dergelijke maatregelen in aanmerking nemen.

Dat resultaat moet tenslotte ook overeenkomen met de economische belangen van de betrokkenen. Wanneer immers een overeenkomstige reorganisatie van het vluchtschema op grond van een buitengewone omstandigheid voor de rechtvaardiging van de luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de betrokken latere vluchten zou volstaan, zouden de op deze latere vluchten geboekte passagiers geen recht hebben op compensatie op basis van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van de passagiersrechtenverordening. Dat resultaat lijkt niet passend wanneer wordt bedacht dat deze, op de latere vluchten geboekte passagiers doorgaans geen overeenkomstige rechtsverhouding hebben met de rechtstreekse veroorzakers van de buitengewone omstandigheden hetgeen een andere schadevordering op grond van nationale wettelijke bepalingen mogelijk zou maken. De geboekte passagiers op de door de buitengewone omstandigheid rechtstreeks getroffen vlucht zouden daarentegen in beginsel dergelijke andere rechten op schadevergoeding kunnen hebben wanneer zij op grond van de buitengewone omstandigheid niet worden vervoerd; in het onderhavige geval bijvoorbeeld op grond van nationale aansprakelijkheid van een overheidsorgaan tegen de voor de veiligheidscontrole bevoegde autoriteiten.

Door de desbetreffende reorganisatie van het verdere vluchtschema verkreeg de luchtvaartmaatschappij tegen deze achtergrond de mogelijkheid om het uit de annulering respectievelijk de langdurige vertraging voortvloeiende economische risico, dat de compensatie door de betaling van een forfaitair bedrag eveneens moet tegengaan (arrest Hof van 29 juli 2019, C-354/18, punt 28), op andere passagiers af te wentelen.

4. Indien het rechtstreeks veroorzaken van de annulering respectievelijk de langdurige vertraging door de buitengewone omstandigheden afhangen van de afweging van belangen van verschillende passagiers op dezelfde rotatie kunnen uit de rechtspraak van het Hof volgens de verwijzende rechter op dit moment geen criteria worden afgeleid aangaande de wijze waarop een dergelijke afweging moet plaatsvinden.

De verwijzende rechter acht het in ieder geval niet noodzakelijk het vervoersbelang van de door de buitengewone omstandigheid op een eerdere vlucht getroffen passagiers voorrang te geven boven het vervoersbelang van de op de latere vluchten geboekte passagiers. Ook tegen de achtergrond van een bindende beoordeling zou het bijvoorbeeld moeilijk kunnen zijn met de eerdere vlucht op een afzonderlijke, door een bijzondere omstandigheid getroffen passagier te wachten en daarmee op de koop toe te nemen dat 200 op de volgende vlucht geboekte passagiers op grond van een wegens de vertraging ingesteld nachtvluchtverbod op de luchthaven van bestemming helemaal niet of alleen met nog langduriger vertragingen kunnen worden vervoerd. Tegelijkertijd lijkt op zijn

minst twijfelachtig of het met de beschermingsdoelstelling van de passagiersrechtenverordening verenigbaar zou zijn met een leeg vliegtuig te vliegen alleen om een enigszins boven de drie uur liggende vertraging bij aankomst van een latere vlucht te voorkomen. Het lijkt tegen deze achtergrond op zijn minst denkbaar een kwantitatieve vergelijking te verrichten van de telkens betrokken aantallen passagiers. Dat lijkt tegen de achtergrond van bovenstaande overwegingen met betrekking tot de rechtstreekse betrokkenheid echter noch noodzakelijk, noch kunnen uit de passagiersrechtenverordening gefundeerde aanknopingspunten worden afgeleid aangaande de kwantitatieve verhouding van de telkens met elkaar te vergelijken passagiers.

bb) De vraag betreffende het causaal verband tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering respectievelijk de langdurige vertraging is voor de beslechting van het onderhavige geding ook van belang omdat de verwerende partij – onder voorbehoud van aanvullend te vergaren bewijs – overigens alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de opgelopen vertraging bij aankomst te verminderen.

1. Met betrekking tot mogelijke omboekingsmaatregelen heeft de verwerende partij met vermelding van alle in Varna tussen 17:50 uur en 21:12 uur aankomende vluchten toereikend aangevoerd dat een rechtstreekse of indirecte vliegverbinding gelet op de luchthavens van waaruit naar Varna wordt gevlogen en de zuivere vliegtijd tussen Düsseldorf, de desbetreffende tussenbestemming en Varna geen vermindering van de vertraging bij aankomst mogelijk heeft gemaakt.

2. De verwerende partij heeft ook toereikend uiteengezet dat een verbinding met inbegrip van een vervoer over de grond geen vermindering van de vertraging bij aankomst tot gevolg zou hebben gehad. Dat blijkt met betrekking tot de luchthaven in Sofia reeds uit de door de verwerende partij aangevoerde zuivere rijtijd tussen Sofia en Varna van 4,5 uur. Met betrekking tot de luchthaven in Burgas heeft de verwerende partij door het overleggen van overeenkomstige overzichten van aankomsten gefundeerd aangevoerd dat een overstapverbinding via een van deze tussenbestemmingen gelet op de aangevoerde rijtijd tussen Varna en Burgas van ongeveer twee uur niet tot een vermindering van de vertraging bij aankomst zou hebben geleid. Vanuit andere luchthavens in Duitsland die uit Düsseldorf door middel van vervoer over de grond te bereiken zouden zijn geweest, werd volgens de verwerende partij noch naar de luchthaven in Varna, noch naar die in Burgas gevlogen.

3. Met betrekking tot het verzoek om een vervangend vliegtuig heeft de verwerende partij met het overleggen van het overzicht van haar vloot gedetailleerd uiteengezet dat er ongeacht het tijdstip waarop de langdurige vertraging bij aankomst voor haar duidelijk was geen mogelijkheid was een ander eigen vervangend vliegtuig op een eerder tijdstip beschikbaar te stellen.

4. Daarenboven heeft de verwerende partij volgens de verwijzende rechter met betrekking tot een verzoek om sub-charters niets nader aangevoerd. De verwerende partij mocht er volgens haar betoog immers nog voor de uitvoering van de tweede vlucht van de litigieuze rotatie (BUC 6307) van uitgaan dat de door de vertragingen te Köln/Bonn opgelopen vertraging van de gehele rotatie door het inzetten van het eigen vervangende vliegtuig weer kon worden ingelopen en de vluchtrrotatie vanaf vlucht BUC 6307 weer op tijd zou kunnen worden uitgevoerd. Volgens de verwerende partij zou het vervangende vliegtuig immers om 10:00 uur in Varna aankomen en vanaf 10:50 uur voor de uitvoering van de verdere rotatie ter beschikking staan. Tegen deze achtergrond zou de om 11:20 uur voorziene vlucht BUC 6307 van Varna naar Düsseldorf met het eigen vliegtuig zonder vertraging kunnen worden uitgevoerd.

2. Het overig gevorderde recht op vergoeding van de kosten van verblijf overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening staat niet meer ter discussie. Met betrekking tot deze vordering heeft het Amtsgericht definitief geoordeeld. Voor dit recht zijn de in de zaak voorgelegde vragen in ieder geval niet van belang omdat de uitsluiting van de vordering van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening op de uit artikel 5, lid 1, onder b), en artikel 9 van de passagiersrechtenverordening voortvloeiende vorderingen niet toepasselijk is.

III.

[OMISSIS]