

**AVRUPA BİRLİĞİ ADALET DİVANININ
KARARLARI IŞIĞINDA HAVAYOLU YOLCU
HAKLARI İLE İLGİLİ 261/2004 SAYILI TÜZÜK**
REGULATION NO 261/2004 ON AIR PASSENGER RIGHTS
IN THE LIGHT OF COURT OF JUSTICE OF
THE EUROPEAN UNION DECISIONS

İlke GÖÇMEN*
Harun KESKİN**

Özet: 261/2004 sayılı Tüzük, Avrupa Birliği (“AB”) bakımından, havayolu yolcusunun rızası hilafına uçağa kabul edilmediği, uçuşu iptal edildiği ya da uçuşu tehir edildiği durumlardaki asgari haklarını düzenlemektedir. Avrupa Birliği Adalet Divanı (“ABAD”), her AB tasarrufu bakımından olduğu gibi, bu Tüzük bakımından da nihai yorum makamı olarak görev üstlenmektedir. Bu Tüzük, uygulamadaki ileri sürülme sıklığına paralel olarak günümüz itibarıyla pek çok ABAD kararına konu olmuştur. Bu çalışmanın amacı, 261/2004 sayılı Tüzük’ü –uyuşmazlık örnekleri ile birlikte– ABAD kararları ışığında ele alarak anlamı ve kapsamı itibarıyla açıklığa kavuşturmadır. Bu amaçla, çalışma boyunca önce Tüzük’teki ilgili kurallar ortaya konmuş, ardından bu kurallar –uyuşmazlık örnekleri ile birlikte– ABAD kararları ışığında ele alınmıştır. Sonuç olarak, ABAD kararlarının bu Tüzük’ü aydınlattığı kadar yeni uygulama veya yorum sorunlarına kapıyı araladığı da görülmüştür. Bu da, bu Tüzük ile ilgili olarak ABAD önündeki başvuruların azalmadan devam edeceğine işaret etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği hukuku, 261/2004 sayılı Tüzük, Havayolu Yolcu Hakları, Avrupa Birliği Adalet Divanı

Abstract: Regarding European Union (“EU”), Regulation No 261/2004 regulates minimum rights of air passengers when they are denied boarding against their will, their flight is cancelled or their flight is delayed. Court of Justice of the European Union (“CJEU”) takes charge in as the final interpretation authority regarding this Regulation, just as with regard to any other EU act. This Regulation has become the subject of a great deal

* Doç. Dr., Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, AB Hukuku Anabilim Dalı, igocmen@ankara.edu.tr

** Ar. Gör., Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, hkeskin@law.ankara.edu.tr

of CJEU decisions at the present time, in parallel to its allegation frequency in practice. The aim of this work is to clarify this Regulation as regards its meaning and scope, via examining it in the light of CJEU decisions, along with the cases giving rise to the disputes. To that end, throughout this work, firstly, the relevant rules in this Regulation are set out, then these rules are examined in the light of CJEU decisions, along with the cases giving rise to the dispute. Consequently, it is submitted that in as much as CJEU decisions unravelled this Regulation, they also opened the door slightly to new practical and interpretative problems. This indicates that the appeals before the CJEU regarding this Regulation will continue without decreasing.

Keywords: European Union law, Regulation No 261/2004, Air Passenger Rights, Court of Justice of the European Union

Giriş

Havayolu yolcularının hakları, Avrupa Birliği (“AB”) söz konusu olduğunda taşımacılık politikası altında ele alınmakta olup,¹ diğer hukuki düzenlemelerin yanında,² 261/2004 sayılı Tüzük³ ile düzenlenmektedir.⁴ Bu Tüzük, 295/91 sayılı Tüzük’ün⁵ de yerine geçerek⁶ 17 Şubat 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁷ Tüzük, havayolu yolcuları söz konusu olduğunda gündelik hayatta karşılaşmanın olası olduğu havayolu yolcusunun rızası hilafına uçağa kabul edilmediği, uçuşu ip-

¹ Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma (“ABİHA”) Başlık VI: Taşımacılık, md. 90-100.

² Havayolu yolcularının haklarına ilişkin hukuki düzenlemeler ile ilgili genel olarak bkz. Hülya Göktepe, “Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları”, *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı: 3, 2016, s. 211-223.

³ [2004] OJ L 46/1. Bundan böyle “261/2004 sayılı Tüzük” olarak anılacaktır.

⁴ 261/2004 sayılı Tüzük ile ilgili genel olarak bkz. Kinga Arnold, “Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights”, *Air and Space Law*, Cilt: 32, Sayı: 2, 2007, s. 93-107. Michal Bobek & Jeremias Prassl, eds, *Air Passenger Rights: Ten Years on*, Hart Publishing, Oxford, 2016. Francesco Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer International Publishing, Switzerland, 2015, s. 144-198. Meltem Deniz Güner Özbek, “Avrupa Birliği’nde ve Amerika Birleşik Devletleri’nde Havayoluyla Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin Düzenlemeler”, *Legal Hukuk Dergisi*, Sayı: Prof. Dr. Rona Aybay’a Armağan, 2014, s. 1185-1199.

⁵ [1991] OJ L 36/5.

⁶ 261/2004 sayılı Tüzük md. 18.

⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 19.

tal edildiği ya da uçuşu tehir edildiği durumlardaki asgari haklarını düzenlemektedir.⁸

Avrupa Birliği Adalet Divanı (“ABAD”), her AB tasarrufu bakımından olduğu gibi, 261/2004 sayılı Tüzük bakımından da nihai yorumu gerçekleştirmektedir. Nitekim ABAD, hemen hemen hepsi ön karar prosedürü⁹ üzerinden olan kararlarla, bu Tüzüğü pek çok yönden yorumlamıştır. ABAD’ın bu kararları birbiri ile bağlı üç nedenle önem taşımaktadır: Birincisi, AB tasarruf türlerinden birisini oluşturan “Tüzük”, bütünüyle bağlayıcı olma ve tüm üye devletlerde doğrudan uygulanma özelliklerini haizdir.¹⁰ Başka bir ifadeyle üye devletler, tüzük hükümlerini takdire bağlı ve bazı unsurları itibarıyla seçerek uygulayamayacağı gibi, iç hukuka aktarma işleminde de bulunmaz.¹¹ İkincisi, ABAD bir kuralı yorumladığında, o kuralın yürürlüğe girdiği andan itibaren nasıl anlaşılması ve uygulanması gerektiğini ortaya koyarak o kuralın anlamını ve kapsamını açıklığa kavuşturmakta ve tanımlamaktadır.¹² Üçüncüsü, ön karar prosedürü çerçevesindeki kararlar bir tür içtihat hukuku etkisi yaratır; zira her bir üye devlet mahkemesi, ABAD daha sonraki bir kararı ile dönmediği müddetçe ön karar prosedürü çerçevesindeki önceki kararlar ile bağlı sayılır.¹³

Bu arka planda çalışmamız, 261/2004 sayılı Tüzük’ü -uyuşmazlık örnekleri ile birlikte- ABAD kararları ışığında ele almayı ve böylece bu düzenlemeyi anlamı ve kapsamı itibarıyla açıklamayı amaçlamaktadır. Bu yönden çalışmamız, başta AB hukuku doktrinine katkı sunacak olmakla birlikte, Türkiye’yi de özellikle iki açıdan ilgilendirdiği not düşülmelidir. Birincisi, Türk vatandaşları da, duruma göre, 261/2004 sayılı Tüzük’ün uygulama alanı içerisinde kalabilecek, dolayısıyla bu Tüzük’teki hakları kullanabilecektir. İkincisi, Türkiye, bu Tüzük’e pa-

⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 1(1).

⁹ ABİHA md. 267.

¹⁰ ABİHA md. 288/2.

¹¹ Bkz. Sanem Baykal & İlke Göçmen, Avrupa Birliği Kurumsal Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016, s. 347-348.

¹² Case C-292/04 Wienand Meilicke and Others v Finanzamt Bonn-Innenstadt [2007] ECR I-1835, para 34. İstisnai durumlar tabii ki olabilecektir. Ibid, para 35.

¹³ Trevor Hartley, The Foundations of European Union Law, 7th ed, Oxford University Press, New York, 2010, s. 319.

ralet olarak¹⁴ "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik"i çıkarmış olup,¹⁵ belki de, bu Yönetmeliği ilgili Tüzük ile uyumlu biçimde yorumlamak söz konusu olabilecektir.¹⁶

Bu çalışma, yukarıda belirtilen amaç doğrultusunda, dört bölüm halinde ilerlemektedir. Öncelikle 261/2004 sayılı Tüzük'ün *uygulama alanı* belirlenecek, daha sonra ise bu Tüzük ile havayolu yolcularına hak tanınan *haller* ile tanınan *haklar* sırasıyla ortaya konacak, en son da bu Tüzük'teki birtakım *diğer* düzenlemelere yer verilecektir. Çalışma boyunca önce Tüzük'teki ilgili kurallar ortaya konacak, ardından bu kurallar -uyuşmazlık örnekleri ile birlikte- ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

1. 261/2004 sayılı Tüzük'ün Uygulama Alanı

261/2004 sayılı Tüzük; yalnızca havaalanının bulunduğu yer, yolcular, hava araçları ve hava taşıma işletmeleri ile ilgili birtakım koşullar *aynı anda* sağlanıyorsa uygulama alanı bulabilmektedir (Şekil 1).

261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içerisinde kalmak için, birincisi, havaalanının bulunduğu yer ile ilgili birtakım koşullar mevcuttur. Bu bakımdan 261/2004 sayılı Tüzük iki yolcu kategorisini kapsar:¹⁷

- (i) bir üye devletin ülkesindeki havaalanlarından ayrılan yolcular,
- (ii) bir üye devletin ülkesindeki havaalanına varmak üzere bir

¹⁴ Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik md. 3(1/b).

¹⁵ Resmî Gazete Tarihi: 03.12.2011, Resmî Gazete Sayısı: 28131.

¹⁶ Bu yönden örneğin bkz. İlke Göçmen, "Avrupa Birliği ile Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türk Mahkemelerinin Avrupa Birliği Hukuku Karşısındaki Tutumuna Yönelik Bir Öneri: AB-Dostu Yorum Yöntemi", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 63, Sayı: 1, 2014, s. 131-167. Nitekim Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ile ilgili çalışmalarda da 261/2004 sayılı Tüzük ve buna ilişkin ABAD kararlarının yer aldığı görülmektedir. Örneğin bkz. İlknur Serdar, "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları", *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, Sayı: 8, 2013, s. 2327-2421. Ayrıca bkz. Sami Aksoy, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik", *Güncel Hukuk*, Sayı: Ocak, 2012, s. 54 vd.

¹⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(1).

üçüncü devletin ülkesindeki havaalanlarından ayrılan yolcular, eğer uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi Birlik taşıyıcısı ise ve ilgili üçüncü devlette yarar veya tazminat ve yardım almadılarsa.

261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içerisinde kalmak için, ikincisi, yolcular ile ilgili birtakım diğer koşullar mevcuttur. Bu bakımdan yolcular ayrıca şu koşulları taşıyor olmalıdır:¹⁸

(i) Yolcu, ilgili uçuş için onaylanmış rezervasyona sahip olmalıdır ve uçuş iptali durumu hariç olmak üzere,

-hava taşıma işletmesinin, tur operatörünün veya yetkili seyahat acentesinin önceden ve (elektronik ortam da dâhil) yazılı olarak belirttiği saatte ve öngörülen şekilde

ya da

-herhangi bir zaman belirtilmediği takdirde, ilan edilen hareket saatinden en geç kırk beş dakika önce

uçuş öncesi kontrole (*check-in*) başvurmuş olmalıdır *veya*

(ii) Yolcu, bir hava taşıma işletmesi veya tur operatörü tarafından, herhangi bir sebeple, bilette belirtilen uçuştan başka bir uçuşa aktarılmış olmalıdır.

Bununla birlikte 261/2004 sayılı Tüzük, ücretsiz seyahat eden veya doğrudan ya da dolaylı olarak halka açık olmayan indirimli biletle seyahat eden yolculara uygulanmaz.¹⁹

261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içerisinde kalmak için, üçüncüsü ve dördüncüsü, hava araçları ve hava taşıma işletmeleri ile ilgili birtakım koşullar mevcuttur. Bu bakımdan 261/2004 sayılı Tüzük, bu Tüzük kapsamında bulunan, motorlu ve sabit kanatlı hava araçlarıyla taşınan yolculara²⁰ ve onlara ulaşım sunan her hava taşıma işletmesine uygulanır.²¹

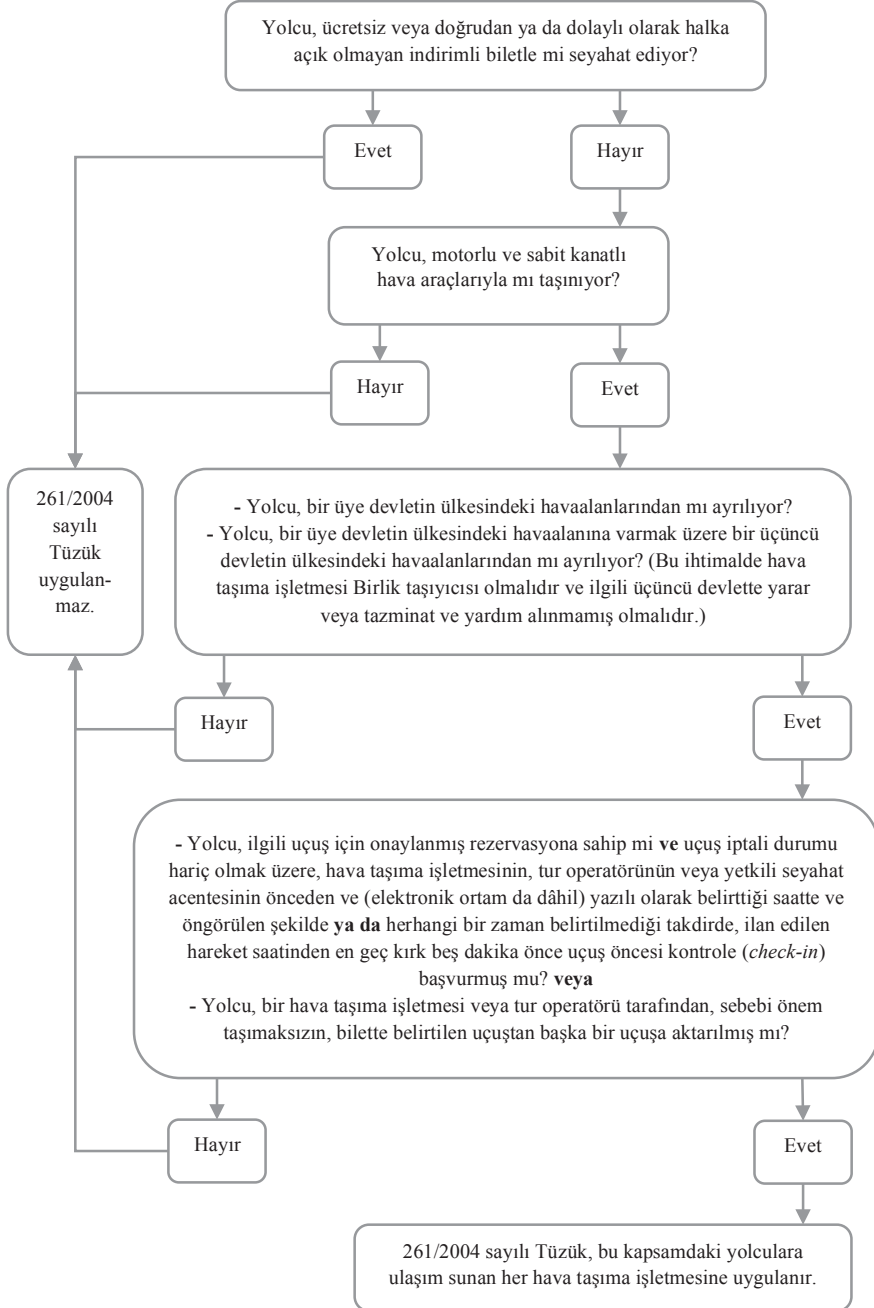
¹⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(2).

¹⁹ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(3).

²⁰ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(4).

²¹ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(5).

Şekil 1: 261/2004 sayılı Tüzük'ün Uygulama Alanı



261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı ile ilgili uyuşmazlıklar, en azından bugüne kadar, havaalanının bulunduğu yer koşulu ile ilgili olarak ortaya çıkmıştır. *Emirates Airlines* davasında²² Dr. Schenkel, Almanya'da Emirates Havayolları'ndan Düsseldorf'tan (Almanya) Dubai (Birleşik Arap Emirlikleri) üzerinden Manila'ya (Filipinler) bir gidiş dönüş bileti almıştır. Dr. Schenkel, Manila'dan dönüş için 12 Mart 2006 tarihli uçuşa rezervasyon yaptırmış, ancak uçuş teknik problemler nedeniyle iptal edilmiştir. Dr. Schenkel, 14 Mart 2006 günü Manila'dan Düsseldorf'a gelebilmiştir. Dr. Schenkel, ulusal mahkeme önünde dava açarak 261/2004 sayılı Tüzük md. 5 ve 7 çerçevesinde Emirates'ten 600 Avro tazminat talep etmiştir. Dr. Schenkel'e göre gidiş ve dönüş uçuşları birbirinden ayrılamaz tek bir uçuş sayılmalıdır ve kendisi "bir üye devletin ülkesindeki havaalanlarından ayrılan yolcu" olarak 261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içinde kalmaktadır. Emirates'e göre ise gidiş ve dönüş uçuşları ayrı ayrı uçuş sayılmalıdır ve dönüş uçuşu bakımından kendisi "Birlik taşıyıcısı" olmadığından 261/2004 sayılı Tüzük somut uyuşmazlığa uygulanabilir değildir. Ulusal mahkeme, ABAD'a ön karar başvurusu yaparak 261/2004 sayılı Tüzük'ün somut olaydaki gibi bir gidiş dönüş uçuşu açısından uygulanabilir olup olmadığı sorusunu yöneltmiştir.

ABAD, *Emirates Airlines* kararı ile havaalanının bulunduğu yer ile bağlantılı olarak "uçuş" kavramını açıklığa kavuşturmuştur.²³ ABAD'a göre²⁴ 261/2004 sayılı Tüzük bakımından her bir uçuş, yani gidiş uçuşu ve dönüş uçuşu, tek başına değerlendirilmelidir, dolayısıyla 261/2004 sayılı Tüzük, bir yolcunun ilk olarak bir üye devletin ülkesindeki havaalanlarından ayrıldığı ve sonra o havaalanına geri döndüğü gidiş ve dönüş uçuşlarının bütünü bakımından uygulanabilir değildir. Bu bakımdan gidiş ve dönüş uçuşlarının tek bir rezervasyona tâbi olup olmadığı da önem taşımaz.

Herhangi bir uyuşmazlık 261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içinde kalıyorsa, bu kez de, bu Tüzük ile havayolu yolcularına hak tanınan hallerden birinin var olup olmadığına bakmak gerekir.

²² Case C-173/07 *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland v Diether Schenkel* [2008] ECR I-5237.

²³ "Uçuş" kavramı özelinde bir çalışma için bkz. Michael Chatzpanagiotis, "Notion of Flight under Regulation (EC) No. 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 37, Sayı: 3, 2012, s. 245-258.

²⁴ *Emirates Airlines*, dn. 22, paras 22-53.

2. 261/2004 sayılı Tüzük ile Havayolu Yolcularına Hak Tanınan Haller

261/2004 sayılı Tüzük; yalnızca uçağa kabul edilmeme, uçuş iptali ve uçuş tehiri hallerinden birisi söz konusu olduğunda havayolu yolcularına belirli haklar tanımaktadır. Bu haller aşağıda sırasıyla ele alınmaktadır.

2.1. Uçağa Kabul Edilmeme (4. Madde)

Bu başlıkta öncelikle uçağa kabul edilmeme²⁵ tanımlanacak, sonra uçağa kabul edilmeme halinde hava taşıma işletmesine yüklenen yükümlülükler üstünde durulacak, en son olarak da bu hal ilgili ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

Uçağa kabul edilmeme, 261/2004 sayılı Tüzük'ün tanımladığı kavramlar arasındadır. Buna göre uçağa kabul edilmeme, 261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içerisinde kalan²⁶ ve binış için hazır bulunan bir yolcunun taşınmasının reddi anlamına gelir.²⁷ Bununla birlikte sağlık, emniyet veya güvenlik sebepleri ya da yetersiz seyahat belgeleri gibi makul sebeplerle bir uçuşta bir yolcuyu taşımanın reddi uçağa kabul edilmeme sayılmaz.²⁸

Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, uçağa kabul edilmeme halinde birtakım yükümlülükler altında bırakılmıştır. Buna göre²⁹ bu işletme;

(i) bir uçuşta uçağa kabul edilmeme durumunun olacağı makul beklentisi içindeyse, ilk olarak, yararlar karşılığında rezervasyonundan feragat edecek gönüllüler için duyuru yapar.

(ii) yeterli sayıda gönüllü çıkmadığı takdirde yolcuları kendi iradeleri dışında uçağa kabul etmeyebilir, ancak bu halde kendi iradeleri dışında uçağa kabul edilmeyen yolcular bakımından 7. madde çerçes-

²⁵ Uçağa kabul edilmeme özelinde bir çalışma için bkz. Banu Bozkurt Bozabalı & Elif Çağla Çelik, "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcunun Uçağa Kabul Edilmemesi", *Legal Hukuk Dergisi*, Sayı: 167, 2016, s. 6091-6103.

²⁶ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(2).

²⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 2/j.

²⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 2/j.

²⁹ 261/2004 sayılı Tüzük md. 4.

vesinde tazminat ve 8. ve 9. madde çerçevesinde yardım yükümlülüklerini derhal yerine getirir.

Uçağa kabul edilmeme ile ilgili ilk mesele, uçağa kabul edilmemenin, yalnızca kapasite fazlası satış (*overbooking*) nedeniyle mi, yoksa makul sebepler hariç, herhangi bir nedenle mi bir yolcuyu taşımanın reddi şeklinde anlaşılması gerektiği olmuştur. *Finnair* davasında³⁰ Finnair Havayolları, 28 Temmuz 2006 tarihinde Barselona havaalanı çalışanlarının grevi nedeniyle 11.40'taki Barselona (İspanya) - Helsinki (Finlandiya) uçuşunu iptal etmek zorunda kalmış, bu nedenle müteakip uçuşlar yeniden planlanmıştır. Bay Lassooy, 30 Temmuz 2006 tarihli 11.40 Barselona - Helsinki uçuşu için bilet almış, gereği gibi uçuş öncesi kontrole (*check-in*) başvurmuş ve biniş için hazır bulunmuştur, ancak Finnair'in yeniden planlaması nedeniyle uçağa kabul edilmemiş ve o gün 21.40'taki özel uçuş ile Helsinki'ye gidebilmiştir. Bay Lassooy, ulusal mahkeme önünde dava açarak 261/2004 sayılı Tüzük md. 4 ve 7 çerçevesinde Finnair'den 400 Avro tazminat talep etmiştir.

Finlandiya'nın ilk ve üst derece ulusal mahkemeleri, Bay Lassooy'un talebi çerçevesinde 261/2004 sayılı Tüzük'ü birbirinden farklı biçimde yorumlamıştır. Helsinki Bölge Mahkemesi'nin 19 Aralık 2008 tarihli kararına göre 261/2004 sayılı Tüzük, yalnızca ekonomik nedenlerle kapasitesi fazlası rezervasyonun bir sonucu ise tazminat öngörmektedir. Oysaki somut uyuşmazlıkta Finnair, Barselona havaalanı çalışanlarının grevi nedeniyle uçuşlarını yeniden planlamak zorunda kalmıştır ve bu grev, Finnair'in tüm makul tedbirleri aldığı olağanüstü bir hal oluşturmaktadır. Dolayısıyla Bay Lassooy'un tazminat talebi yerinde değildir. İtiraz üzerine, Helsinki İstinaf Mahkemesi'nin 31 Ağustos 2009 tarihli kararına göre ise 261/2004 sayılı Tüzük, uçağa kabul edilmeme yönünden kapasite fazlası rezervasyonun yanı sıra kimi operasyonel sebepler halinde de uygulanır. Bu nedenle bir hava taşıma işletmesi, grev ile bağlantılı sebeplerle tazminat ödemekten kurtulamaz. Öyleyse Bay Lassooy'un tazminat talebi yerindedir. Nihayet, temyiz üzerine Yüksek Mahkeme, ABAD'a ön karar başvurusu yaparak 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde uçağa kabul edilmemenin tam olarak ne anlama geldiği ile ilgili sorular yöneltmiştir.

³⁰ Case C-22/11 *Finnair Oyj v Timy Lassooy* [2012] ECLI:EU:C:2012:604.

ABAD, *Finnair* kararıyla birlikte uçağa kabul edilmeme ile ilgili bu meseleyi üç yönden açığa kavuşturma fırsatını yakalamıştır. ABAD'a göre³¹ birincisi, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde "uçağa kabul edilmeme", yalnızca kapasite fazlası rezervasyon nedeniyle uçağa kabul edilmeme halleri ile sınırlı değildir, aynı zamanda örneğin operasyonel sebepler gibi başka sebeplerle uçağa kabul edilmeme halleri ile de ilgili olabilir. İkincisi, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde "olağanüstü haller" meydana gelmesi neticesinde bir hava taşıma işletmesinin uçuşlarını yeniden planlaması, daha sonraki uçuşlarda uçağa kabul edilmeme açısından bir gerekçe oluşturmayacağı gibi, işletmeyi bu uçuşlarda uçağa kabul edilmeyen yolcuya tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtarmak bakımından da bir gerekçe oluşturmaz.

Uçağa kabul edilmeme ile ilgili bir başka mesele aktarmalı uçuşlarda ortaya çıkmıştır. *Rodríguez Cachafeiro and Martínez-Reboredo Varela-Villamor* davasında,³² Bay Rodríguez Cachafeiro ve Bayan Martínez-Reboredo Varela-Villamor, Iberia Havayolları'ndan Corunna'dan (İspanya) Santo Domingo'ya (Dominik Cumhuriyeti) gidiş için bilet almış olup bu bilet iki uçuşu içermektedir: 4 Aralık 2009 tarihli ve 13:30-14:40 saatli Corunna - Madrid uçuşu ve 4 Aralık 2009 tarihli ve 16:05-19:55 saatli Madrid - Santo Domingo uçuşu. Bu kişiler, gereği gibi³³ Corunna havaalanında uçuş öncesi kontrole (*check-in*) başvurmuştur ve müteakip uçuşlar için iki biniş kartı almıştır. Iberia, ilk uçuş 1 saat 25 dakika ertelenince 15.17'de bu kişilerin Madrid'den 16.05 hareket saatli uçuş için olan biniş kartlarını iptal etmiştir. Bu kişiler, Madrid'e vardıklarında yolculara yönelik son biniş çağrısı esnasında çıkış kapısında hazır bulunmalarına rağmen Iberia personeli, biniş kartlarının iptal edildiği ve koltuklarının başka yolculara tahsis edildiği gerekçesiyle bu kişilere biniş izni vermemiştir. Bu yolcular, ancak bir gün sonraki başka bir uçuşla ve 27 saat gecikmeli olarak Santo Domingo'ya varabilmiş, bunun üzerine 23 Şubat 2010 tarihinde uçağa kabul edilmeme temelinde tazminat talebiyle ulusal mahkemeye başvurmuştur. Iberia'ya göre somut uyumsuzlukta "uçağa kabul edilmeme" yoktur;

³¹ Ibid, paras 18-40.

³² Case C-321/11 *Germán Rodríguez Cachafeiro and María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor v Iberia, Líneas Aéreas de España SA* [2012] ECLI:EU:C:2012:609, paras 10-17.

³³ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(2). Bkz. dn. 22.

çünkü kapasite fazlası satış (*overbooking*) nedeniyle değil, ilk uçuşun tehiri nedeniyle bu kişiler uçağa kabul edilmemiştir. Ulusal mahkeme, ilgili kişilerin durumunun 261/2004 sayılı Tüzük kapsamında “uçağa kabul edilmeme” sayılıp sayılmadığı ile ilgili olarak ABAD’a ön karar başvurusu yapmıştır.

ABAD, *Rodríguez Cachafeiro and Martínez-Reboredo Varela-Villamor* kararı ile birlikte aktarmalı uçuşlar ile uçağa kabul edilmeme arasındaki ilişkiyi ortaya koymuştur. ABAD’a göre³⁴ 261/2004 sayılı Tüzük, “uçağa kabul edilmeme” ile ekonomik nedenlerle hava taşıma işletmesinin bir uçuşta kapasite fazlası satışı (*overbooking*) arasında bir bağ kurmamaktadır. Bilakis, uçağa kabul edilmeme, bir hava taşıma işletmesinin bir yolcuyla taşımayı reddedebileceği tüm durumları içerecek biçimde geniş yorumlanmalıdır. Öyleyse, somut uyuşmazlıktaki durum da uçağa kabul edilmeme olarak kabul edilmelidir. Dahası, her ne kadar sağlık, emniyet veya güvenlik sebepleri ya da yetersiz seyahat belgeleri *gibi* makul sebeplerle bir uçuşta bir yolcuyla taşımanın reddi uçağa kabul edilmeme sayılmıyorsa da, somut uyuşmazlıktaki gibi işletmeyle ilgili sebepler bu listenin içinde sayılamaz.

261/2004 sayılı Tüzük uçağa kabul edilmemenin yanı sıra uçuş iptali halinde de havayolu yolcularına belirli haklar tanımaktadır.

2.2. Uçuş İptali (5. Madde)

Bu başlıkta uçuş iptali tanımlandıktan sonra ilkin iptal halinde hava taşıma işletmesine yüklenen yükümlülükler üstünde durulacak, daha sonra da bu hal ilgili ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

Uçuş iptali, önceden planlanan ve en azından bir yer için rezervasyon yaptırılan bir uçuşun icra edilmemesi olup³⁵ uçuş iptali halinde uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi birtakım yükümlülükler altında bırakılmıştır. Buna göre³⁶ bu işletme;

(i) ilgili yolcuyla 8. madde ile 9(1/a) ve 9(2). madde çerçevesinde yardım teklif etmelidir.

³⁴ Rodríguez Cachafeiro and Martínez-Reboredo Varela-Villamor, dn. 32, paras 18-36.

³⁵ 261/2004 sayılı Tüzük md. 2(l).

³⁶ 261/2004 sayılı Tüzük md. 5.

(ii) güzergâh değişikliği halinde, yeni uçuşun makul olarak tahmin edilen planlanan hareket saati iptal edilen uçuş için planlanan hareket saatinden en azından bir gün sonraysa ilgili yolcuya 9(1/b) ve 9(1/c). madde çerçevesinde yardım teklif etmelidir.

(iii) ilgili yolcuya *kural olarak* 7. madde çerçevesinde tazminat verilmelidir. Bununla birlikte, aşağıdaki hallerde tazminat hakkı ortadan kalkar:

-ilgili yolcu planlanan hareket saatinden en az iki hafta önce uçuşun iptali konusunda haberdar edildiyse,

-ilgili yolcu planlanan hareket saatinden iki hafta öncesi ile yedi gün öncesi arasında bir zamanda uçuşun iptali konusunda haberdar edildiyse ve o yolcunun planlanan hareket saatinden en çok iki saat öncesi içinde hareket edebileceği ve nihai varış yerine planlanan varış saatinden en çok dört saat sonrası içinde varabileceği şekilde bir güzergâh değişikliği teklif edildiyse,

-ilgili yolcu planlanan hareket saatinden önceki bir hafta içinde uçuşun iptali konusunda haberdar edildiyse ve o yolcunun planlanan hareket saatinden en çok bir saat öncesi içinde hareket edebileceği ve nihai varış yerine planlanan varış saatinden en çok iki saat sonrası içinde varabileceği şekilde bir güzergâh değişikliği teklif edildiyse,

-işletme, uçuş iptalinin tüm makul tedbirler alınsaydı bile kaçınılamayacak olağanüstü haller nedeniyle olduğunu kanıtlarsa.

Bundan başka, ilgili yolcu uçuşun iptali konusunda haberdar edildiğinde olası alternatif ulaşım yolları hakkında da bilgilendirilmelidir. Dahası, yolcunun uçuşun iptali konusunda haberdar edilip edilmediği ve ne zaman haberdar edildiğine ilişkin ispat yükü işletme üzerindedir.

Uçuş iptali ile ilgili zengin bir içtihat hukuku oluşmuş olup, ilk olarak, uçuş iptalinin tanımının içeriği ele alınabilir. *Sousa Rodríguez and Others* davasında³⁷ yedi kişi, Paris'ten (Fransa) Vigo'ya (İspanya) Charles de Gaulle havaalanından 25 Eylül 2008 tarihinde saat 19.40'ta gitmek üzere Air France Havayolları'ndan bilet almıştır. Uçak, plan-

³⁷ Case C-83/10 *Aurora Sousa Rodríguez and Others v Air France SA* [2011] ECLI:EU:C:2011:652, paras 19-24.

landığı gibi havalandıysa da teknik bir hatadan ötürü birkaç dakika içinde Charles de Gaulle havaalanına geri dönmüş ve tekrar havalandırmamıştır. Bir yolcu, aynı gün, Bilbao aktarmalı olarak Paris'ten Vigo'ya uçmuştur. Üç yolcu, 26 Eylül 2008 tarihli ve 7.05 hareket saatli Paris'ten (Orly havaalanı) Porto'ya (Portekiz) olan uçuşa aktarılmış ve oradan Vigo'ya taksi ile geçmiştir. Diğer üç yolcu da, 26 Eylül 2008 tarihli ve 19.40 hareket saatli Paris'ten Vigo'ya olan uçuşa aktarılmıştır. Uçuş günü bir sonraki güne kalan yolculardan biri hariç, diğerleri, Air France'ten ne konaklama ne de yardım almıştır. Bu yedi kişi, Air France karşısında ulusal mahkeme önünde dava açarak 261/2004 sayılı Tüzük md. 7 çerçevesinde tazminat ve ayrıca uğradıkları manevi zarar nedeniyle tazminat istemektedir. Bunun dışında bir yolcu, Porto havaalanından Vigo'ya olan taksi transfer ücretini, bir diğeri de, Paris havaalanındaki yemek masraflarını ve kulübede tutulan köpeği için ödediği ekstra ücreti talep etmektedir. Ulusal mahkeme, ABAD'a ön karar başvurusu yaparak, diğerinin yanında,³⁸ şu soruyu sormuştur: Uçuş iptali, yalnızca ilgili uçağın hiçbir biçimde kalkış yapamadığı durumları mı içerir, yoksa ilgili uçağın kalkış yapmış olmakla birlikte teknik bir hatadan ötürü kalkış yaptığı havaalanına geri dönmek zorunda kaldığı durumları da içerir mi?

ABAD, *Sousa Rodríguez and Others* kararı ile uçuş iptalinin tanımının neyi kapsadığı ile ilgili yorum yapmıştır. ABAD'a göre³⁹ uçuş iptali, önceden planlanan ve en azından bir yer için rezervasyon yaptırılan bir uçuşun icra edilmemesi şeklinde tanımlanmış olup bu yönden öncelikle "uçuş" kavramının anlamı belirlenmelidir. "Uçuş", bir hava taşıma işleminin bir "birimi" olup seyahat planını belirleyen hava taşıma işletmesi tarafından icra edilir ve seyahat planı uçuşun esaslı unsurudur. Seyahat planı, kalkış havaalanından varış havaalanına sabit bir plana göre uçakla yapılan yolculuk anlamına gelir. Dolayısıyla bir uçuşun icra edilmiş sayılabilmesi için yalnızca seyahat planına göre kalkış yapmış olması yeterli değildir, aynı zamanda seyahat planındaki varış yerine de ulaşmış olmalıdır. Dahası, "uçuş iptali", uçuşun iptal edildiğine ilişkin açık bir kararın alınmış olmasını gerektirmez.

³⁸ Diğer mesele, "ilave tazminat" (264/2001 sayılı Tüzük md. 12) ile ilgili olup aşağıda ayrıca ele alınmaktadır. Bkz. "4. 261/2004 sayılı Tüzük Çerçevesinde Birtakım Diğer Düzenlemeler".

³⁹ *Sousa Rodríguez and Others*, dn. 37, paras 25-35.

Uçuş iptali açısından önemli olan, ilgili yolcu bakımından uçuşun orijinal planının terk edilmiş olmasıdır. Somut uyumsuzluk bakımından tüm davacılar diğer uçuşlara aktarılmıştır, öyleyse bu yolcuların orijinal olarak planlanan uçuşu “iptal edilmiş” sayılmalıdır. Son olarak, somut uyumsuzlukta gibi, bir uçağın kalkış yaptığı havaalanına dönme sebebi “uçuş iptali” sınıflandırması yönünden ilgili olmayıp, ancak tazminat hakkı çerçevesinde olağanüstü hallerin var olup olmadığının tespitinde önem arz edebilecektir.

Sousa Rodríguez and Others kararını takiben neyin “uçuş iptali” olup neyin olmadığı ile ilgili ön karar başvuruları devam etmiştir. *Wunderlich* davasında⁴⁰ Bayan Wunderlich, 13 Eylül 2014 tarihli ve 11.40 hareket ve 13.00 varış saatli Burgas’tan (Bulgaristan) Dresden’e (Almanya) bir uçuş için rezervasyon yaptırmıştır. İlgili uçak gününde ve saatinde havalanmış, ancak Prag’da (Çekya) planlanmayan bir duraklama gerçekleştirdikten sonra 2 saat 20 dakikalık bir gecikmeyle Dresden’e inmiştir. Bayan Wunderlich, bunun üzerine uçuş iptali nedeniyle tazminat talebiyle ulusal mahkeme önünde dava açmış, ulusal mahkeme de uçuş iptali kavramının yorumu için ABAD’a ön karar başvurusu yapmıştır. ABAD’a göre⁴¹ bir uçuş yönünden hareket yeri ve varış yeri planlanan sefer tarifesine göre yapılmış, ancak bu esnada planlanmayan bir duraklama gerçekleşmişse böyle bir uçuş iptal edilmiş olarak kabul göremez.

İkinci olarak, uçuş iptali ile bağlantı olarak “varış saati” ile ne anlaşılması gerektiği konusu gündeme gelmiştir. *Germanwings* davasında⁴² ulusal mahkeme ABAD’a ön karar başvurusu yaparak “varış saati” ile kastedilenin (i) varış havaalanındaki piste değdiği an mı, (ii) uçağın park pozisyonuna eriştiği ve park frenlerinin çekildiği veya takozların uygulandığı an mı, (iii) uçağın kapılarının açıldığı an mı, yoksa (iv) tarafların ortak mutabakat ile tanımladığı an mı olduğu sorusunu yöneltmiştir. ABAD’a göre⁴³ “varış saati” kavramı AB çapında birörnek uygulanacak biçimde yorumlanmalıdır. Uçuş esnasında yolcular,

⁴⁰ Case C-32/16 Ute Wunderlich v Bulgarian Air Charter Limited [2016] ECLI:EU:C:2016:753, paras 7-12.

⁴¹ Ibid, para 27.

⁴² Case C-452/13 Germanwings GmbH v Ronny Henning [2014] ECLI:EU:C:2014:2141, para 12.

⁴³ Ibid, paras 13-27.

hava taşıma işletmesinin talimatları ve kontrolü altında, teknik sebepler ve güvenlik sebepleri ile dış dünya ile iletişim imkânlarının oldukça kısıtlandığı kapalı bir alanda tutulmaktadır. Öyleyse “varış saati” kavramı ile kastedilen bahsedilen bu durumun sona erdiği an olarak anlaşılmalı olup bu da, o andan itibaren yolcuların uçağı terk edebilecekleri varsayımı altında, ilke olarak, uçağın kapılarının açıldığı an olarak belirtilebilir.

Üçüncü olarak, ilgili yolcunun planlanan hareket saatinden belirli bir süre önce uçuşun iptali konusunda haberdar edilmesi hususu yorumlanmıştır. *Krijgsman* davasında⁴⁴ Bay Krijgsman, “www.gate1.nl” internet sitesi üzerinden SLM Havayolları’nın icra ettiği ve 14 Kasım 2014 tarihli ve 15.15 hareket saatli Amsterdam’dan (Hollanda) Paramaribo’ya (Surinam) uçuşu için rezervasyon yaptırmıştır. 9 Ekim 2014 tarihinde SLM, Gate 1 web sitesini bu uçuşun iptali hakkında bilgilendirmiştir. 4 Kasım 2014 tarihinde Bay Krijgsman, Gate 1 web sitesinden uçuşunun 15 Kasım 2014 tarihine kaydırıldığı bilgisini içeren bir e-mail almış, 20 Aralık 2014 tarihinde bu durum nedeniyle SLM’den tazminat talep etmiştir. 5 Mart 2015 tarihinde SLM, 9 Ekim 2014 tarihinde Gate 1 web sitesine uçuş iptali ile ilgili bilgiyi aktardığını gerekçe göstererek bu talebi geri çevirmiştir. 12 Haziran 2015 tarihinde Gate 1 web sitesi de, uçuş iptali durumunda yolcuyu bilgilendirme sorumluluğunun hava taşıma işletmesinde olduğunu belirterek herhangi bir sorumluluğu olmadığını bildirmiştir. Nihayetinde konu ulusal mahkeme önüne taşınmış, bu mahkeme de, 261/2004 sayılı Tüzük’te sözleşme seyahat acentesi veya web sitesi aracılığıyla yapıldığında uçuş iptali hakkında yolcuyu kimin bilgilendireceğinin açık olmadığı düşüncesiyle ABAD’a ön karar başvurusu yapmıştır.

ABAD, *Krijgsman* kararı ile birlikte uçuş iptali ve bilgilendirme yükümlülüğü arasındaki ilişkiyi aydınlatmıştır. ABAD’a göre⁴⁵ 261/2004 sayılı Tüzük gereği uçuş iptali nedeniyle tazminat hakkı, eğer ilgili yolcu planlanan hareket saatinden en az iki hafta önce uçuşun iptali konusunda haberdar edildiyse ortadan kalkar. Yine Tüzük gereği yolcunun uçuşun iptali konusunda haberdar edilip edilmediği ve ne

⁴⁴ Case C-302/16 Bas Jacob Adriaan Krijgsman v Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV [2017] ECLI:EU:C:2017:359, paras 9–18.

⁴⁵ Ibid, paras 19–31.

zaman haberdar edildiğine ilişkin ispat yükü hava taşıma işletmesine düşer. Öyleyse bir uçuşu icra eden veya icra etmeye niyetlenen hava taşıma işletmesi, uçuş iptali nedeniyle tazminat hakkı ile bağlantılı bilgilendirme yükümlülüğü de dâhil, bu Tüzük'teki yükümlülüklerini yerine getirmekteki başarısızlığı nedeniyle yolcuları tazmin etmekten tek başına sorumludur. Bununla birlikte, bu işletmenin 261/2004 sayılı Tüzük md. 13 uyarınca tazminat ödedikten sonra, uygulanacak hukuka uygun olarak, üçüncü taraflar dâhil, herhangi bir kişiden tazminat talebinde bulunma hakkı olduğu hatırlatılmalıdır.

Dördüncü olarak, uçuş iptali ile ilgili pek çok uyuşmazlık tazminat hakkı ile olağanüstü haller arasındaki ilişki bağlamında karşımıza çıkmaktadır.⁴⁶ *Wallentin-Hermann* davasında⁴⁷ Bayan Wallentin-Hermann, Alitalia Havayolları'ndan Viyana'dan (Avusturya) Roma üzerinden Brindisi'ye (İtalya) uçmak için kendisi, eşi ve kızı adına üç koltuk satın almıştır. Bu uçuş, Viyana'dan 28 Haziran 2005 tarihinde saat 6:45'te gerçekleşecek ve Brindisi'ye varış aynı gün 10:35'te olacaktır. Üç yolcu, uçuş öncesi kontrolden (*check-in*) sonra ve planlanan kalkış zamanından beş dakika önce uçuşlarının iptal edildiği bilgisini almış ve bir başka hava taşıma işletmesi ile Roma'ya gönderilmiştir. Bununla birlikte bu üç yolcu, Roma'ya aktarma uçuşlarının 20 dakika gerisinde varınca daha sonraki bir uçuş ile ancak 14:15'te Brindisi'ye varabilmiştir. Alitalia'nın Viyana'dan olacak uçuşunun iptali, türbindeki karmaşık bir motor arızasından kaynaklanmış olup bu durum kontrol esnasında bir gün öncesinde fark edilmiştir. Alitalia, 28 Haziran 2005 tarihinde saat 1:00'da arızadan haberdar edilmiştir. Uçak ise ancak 8 Temmuz 2005 tarihi itibarıyla tamir edilebilmiştir. Bayan Wallentin-Hermann, önce Alitalia'ya başvurmuş, bundan sonuç alamayınca dava açarak 261/2004 sayılı Tüzük md. 5 ve 7 çerçevesinde Alitalia'dan 250 Avro tazminat talep etmiştir. Alitalia ise "tüm makul tedbirler alınsaydı bile kaçınılamayacak olağanüstü haller nedeniyle uçuş iptali olduğu", dolayısıyla tazminattan kurtulduğu kanısındadır.

⁴⁶ Bu meyanda bkz. Alexander Milner, "Regulation EC 261/2004 and 'Extraordinary Circumstances'", *Air and Space Law*, Cilt: 34, Sayı: 3, 2009, s. 220.

⁴⁷ Case C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA [2008] ECR I-11061. Bu karar ile ilgili karar incelemeleri için bkz. John Balfour, "The Extraordinary Circumstances Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Cilt: 58, Sayı: 2, 2009, s. 224-231.

Ulusal mahkeme, ABAD'a ön karar başvurusu yaparak 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde uçuş iptali ve olağanüstü haller ile ilgili sorular yöneltmiştir.

ABAD, *Wallentin-Hermann* kararıyla birlikte “olağanüstü haller” kavramını yorumlamıştır.⁴⁸ ABAD'a göre⁴⁹ 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde bir uçuşun iptaline sebebiyet veren bir uçaktaki teknik bir problem, tek başına, “olağanüstü haller” kavramı içinde kalmaz. Bununla birlikte bu problem, niteliği veya kökeni gereği, ilgili hava taşıma işletmesinin etkinliklerinin normal işleyişinin parçası olmayan ve gerçekten kontrolü dışındaki olaylardan kaynaklanıyorsa “olağanüstü haller” kavramı içinde kalır. Bundan başka, bir hava taşıma işletmesinin yaşadığı teknik problemlerin sıklığı, tek başına, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde “olağanüstü haller”in varlığının veya yokluğunun ortaya konabileceği bir etmen değildir. Ayrıca, bir hava taşıma işletmesinin bir uçağın bakımı ile ilgili asgari kurallara uyduğu gerçeği, kendi başına, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde onun “tüm makul tedbirleri” aldığını belirlemek için yeterli değildir ve bu nedenle onu bu Tüzük çerçevesinde tazminat ödemekten kurtarmaz.

Wallentin-Hermann kararını takiben neyin “olağanüstü hal” oluşturup neyin oluşturmadığı ile ilgili ön karar başvuruları devam etmiştir.⁵⁰ *Siewert* kararına göre⁵¹ uçağa bir grup mobil binış merdiveninin çarpması sonucu ortaya çıkan teknik bir problem, böyle bir çarpışma örneğinin sabotaj veya terörizm gibi normal havaalanı hizmetleri kategorisinin dışındaki bir eylemden kaynaklanmadığı sürece, “ola-

⁴⁸ Wallentin-Hermann kararı sonrası “teknik problem” kavramı özelindeki çalışmalar için bkz. Johem Croon, “Placing Wallentin-Hermann in Line with Continuing Airworthiness: A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004”, *Air and Space Law*, Cilt: 36, Sayı: 1, 2011, s. 1-6. Roland Schmid, “May a Technical Fault with an Aircraft Be Considered as Extraordinary Circumstances in the Meaning of the Regulation (EC) No 261/2004”, *Air and Space Law*, Cilt: 32, Sayı: 4-5, 2007, s. 376-379.

⁴⁹ Wallentin-Hermann, dn. 47, paras 15-43.

⁵⁰ Birleşik Krallık mahkemesinin konuyla ilgili bir kararının incelemesi için bkz. Jeremias Prassl, “EU Aviation Law before the English Courts: Dawson, Huzar, and Regulation 261/2004”, *Air and Space Law*, Cilt: 39, Sayı: 4, 2016, s. 367-374.

⁵¹ Case C-394/14 Sandy Siewert and Others v Condor Flugdienst GmbH [2014] ECLI:EU:C:2014:2377, paras 14-23. *Siewert* kararı, 261/2004 sayılı Tüzük'ün “ilave tazminat” başlıklı 12. maddesi yönüyle aşağıda biraz daha detaylı ele alınmıştır. Bkz. “4. 261/2004 sayılı Tüzük Çerçevesinde Birtakım Diğer Düzenlemeler”.

ğanüstü hal” olarak kabul göremez. *van der Lans* kararına göre⁵² beklenmedik bir biçimde meydana gelen, yetersiz bakım nedeniyle oluşan ve rutin bakım denetimleri esnasında tespit edilemeyen teknik bir problem de “olağanüstü hal” olarak kabul göremez. Buna karşın *Pešková and Peška* kararına göre⁵³ bir uçak ile kuş arasındaki çarpışma “olağanüstü hal” sayılır. Bu çerçevede ilgili havayolu taşıma işletmesi, pek tabii ki, uygulanacak kurallar gereği yetkilendirilmiş bir uzmana güvenlik kontrolü yaptıracaktır. Buna karşın, aynı karar uyarınca⁵⁴ o işletme, bu kontrolü takiben bir de kendi seçtiği uzmana yeniden bu kontrolleri yürüttürdüyse ve uçuş iptali veya tehiri bu ikinci kontrolden kaynaklandıysa bu, o uçuş iptalinin veya tehirinin “olağanüstü hal” nedeniyle olduğu anlamına gelmez.

Beşinci olarak, uçuş iptali, tazminat hakkı ve olağanüstü haller arasındaki ilişki, “tüm makul tedbirler” kavramı yönüyle de incelenmiştir. *Eglītis and Ratnieks* davasında⁵⁵ 14 Temmuz 2006 tarihinde güç kaynağındaki arıza nedeniyle radarlar ve hava yön bulma sistemleri çökmüş, bu nedenle de Malmö bölgesindeki İsveç hava sahası 20.30’dan itibaren kapanmıştır. Aynı gün, Air Baltic Havayolları’nın sunduğu ve 20.35 hareket saatli Kopenhag (Danimarka) – Riga (Letonya) uçuşu için yolcular uçağa alınmış, yaklaşık iki saat uçakta kaldıktan sonra 22.45’te uçuşun iptal edildiği bilgisiyile uçaktan ayrılmıştır. Bay Eglītis ve Ratnieks, uçuş iptali nedeniyle tazminat talebiyle Tüketici Koruma Ofisi nezdinde başvuruda bulunmuş, ancak olumsuz sonuç almıştır. Sonraki üst idari makam ve ilk derece mahkemesi ile istinaf mahkemesi de, bu kişilerin tazminat talebi hakkında olumsuz kararlar vermiştir; zira onlara göre uçuş iptali, Air Baltic’in kontrolünün ötesinde, olağanüstü haller altında gerçekleştiğinden Air Baltic tazminat ödemekle yükümlü tutulamaz. Konuyu temyiz mahkemesi önüne taşıyan Bay

⁵² Case C-257/14 C. van der Lans v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV [2015] ECLI:EU:C:2015:618, para 49. Bu karar ile ilgili bir karar incelemesi için bkz. Jeremias Prassl, “Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV and the end of Regulation 261/2004’s Exceptional Circumstances Defence”, *Journal of European Consumer and Market Law*, Cilt: 5, Sayı: 3, 2016, s. 136-138.

⁵³ Case C-315/15 Marcela Pešková and Jiří Peška v Travel Service a.s. [2017] ECLI:EU:C:2017:342, para 26.

⁵⁴ Ibid, para 37.

⁵⁵ Case C-294/10 Andrejs Eglītis and Edvards Ratnieks v Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [2011] ECLI:EU:C:2011:303, paras 9-21.

Eglītis ve Ratnieks'e göre ise uçuş iptalinin gerçek sebebi İsveç hava sahasının kapanması değil, ilgili uçuşun ekibinin onaylanmış çalışma saatlerinin dolmasıdır. Temyiz mahkemesi, bu arka planda, ABAD'a ön karar başvurusu yapmış ve öz olarak şu soruyu yöneltmiştir: Bir havayolu taşıyıcısı, olağanüstü hallerde karşı önlem almak için uygulaması gereken makul tedbirler kapsamında, mümkünse olağanüstü haller sona erdikten sonra uçuşu icra edebilmek için planlanan kalkış zamanından sonra belirli asgari bir "rezerv zamanı" temin etmek adına kaynaklarını zamanında organize etme yükümlülüğü altında mıdır? Eğer cevap evet ise bu "rezerv zamanı" uçuş tehiri ile ilgili madde temelinde belirlenebilir mi?

ABAD, *Eglītis and Ratnieks* kararıyla birlikte "tüm makul tedbirler" kavramını yorumlamıştır. ABAD'a göre⁵⁶ bir hava taşıma işletmesi, olağanüstü hallerden kaçınmak için tüm makul tedbirleri alma yükümlülüğü olduğundan, uçuşu organize etme aşamasında bu tür hallerin meydana gelişi ile bağlantılı tehrik riskini de makul surette göz önüne almalıdır. Dolayısıyla o hava taşıma işletmesi, mümkünse olağanüstü haller sona erdikten sonra uçuşu icra edebilmesine imkân tanıyacak belirli asgari bir rezerv zamanı temin etmelidir. Bununla birlikte, tüm hava taşıma işletmeleri için veya tüm olaylarda genel olarak uygulanacak tek bir rezerv zamanı söz konusu olmadığı gibi, uçuş tehiri ile ilgili maddedeki süreler de bu bakımdan dikkate alınmaz. Öte taraftan, talep edilen rezerv zamanının uzunluğu, hava taşıma işletmesinin alakalı zamanda işletmesinin kapasitesi ışığında taşımayı kendisi için çekilmez hale getirecek fedakârlıklar yapmasına yol açıyor olmamalıdır.⁵⁷

261/2004 sayılı Tüzük uçuş iptalinin yanı sıra uçuş tehiri halinde de havayolu yolcularına belirli haklar tanımaktadır.

2.3. Uçuş Tehiri (6. Madde)

Bu başlıkta uçuş tehiri önce tanımlanacak, sonra da uçuş tehiri halinde hava taşıma işletmesine yüklenen yükümlülükler üstünde durulacak, en son olarak da bu hal ilgili ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

⁵⁶ Ibid, paras 22-37.

⁵⁷ Konuyla ilgili bir başka tespit için bkz. Pešková and Peška, dn. 53, para 48.

Uçuş tehiri, 261/2004 sayılı Tüzük tarafından tanımlanmamış olup ABAD kararları çerçevesinde ortaya konmuştur. Buna göre uçuş tehiri, kalkış yeri söz konusu olduğunda, hava taşıma işletmesinin orijinal planlamasına uygun olarak işletilen ve ancak gerçek hareket saati planlanan hareket saatine göre daha geç olan uçuşları ifade eder.⁵⁸ Uçuş tehiri, varış yeri söz konusu olduğunda, hava taşıma işletmesinin orijinal planlamasına uygun olarak işletilen ve ancak gerçek varış saati planlanan varış saatine göre daha geç olan uçuşları ifade eder.⁵⁹

Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, uçuş tehiri halinde birtakım yükümlülükler altında bırakılmıştır. Buna göre⁶⁰ bu işletme; bir uçuşun planlanan hareket saatinden itibaren,

(i) 1500 kilometre veya daha kısa uçuşlar için iki saat veya daha fazla,

(ii) 1500 kilometreden çok Birlik içi uçuşlar ile diğer tüm 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için üç saat veya daha fazla,

(iii) geriye kalan uçuşlar için dört saat veya daha fazla

tehir edilmesini beklediğinde yolculara, bu saat dilimleri dolmadan evvel,

-ilgili yolcuya 9(1/a) ve 9(2). madde çerçevesinde yardım teklif etmelidir.

-makul olarak tahmin edilen hareket saati daha önce duyurulan hareket saatinden en azından bir gün sonraysa ilgili yolcuya 9(1/b) ve 9(1/c). madde çerçevesinde yardım teklif etmelidir.

-uçuş tehiri en az beş saat sürecekse ilgili yolcuya 8(1/a). madde çerçevesinde yardım teklif etmelidir.

Uçuş tehiri ile ilgili madde, birtakım başka maddeler ile birlikte,⁶¹

⁵⁸ Joined cases C-402/07 and C-432/07 Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon and Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) and Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07) [2009] ECR I-10923, para 32.

⁵⁹ Bkz. Case C-11/11 Air France v Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts [2013] ECLI:EU:C:2013:106, para 30.

⁶⁰ 261/2004 sayılı Tüzük md. 6.

⁶¹ Uçuş tehiri ile ilgili madde (261/2004 sayılı Tüzük md. 6) dışında, uçuş iptali (261/2004 sayılı Tüzük md. 5) ve tazminat hakkı (261/2004 sayılı Tüzük md. 7) ile ilgili maddeler de geçersizlik iddiasıyla karşı karşıya kalmıştır. Case C-344/04

daha en baştan geçersizlik iddiasıyla karşı karşıya kalmıştır. Nitekim *IATA and ELFAA* davasında⁶² IATA,⁶³ dünya çapında planlı uluslararası havayolu yolcularının %98'sini taşıyan, 130 ülkeden 270 hava taşıma işletmesinden oluşan bir birlikten ELFAA,⁶⁴ 9 Avrupa ülkesinden 10 düşük ücretli hava taşıma işletmesinin çıkarlarını temsil eden, tüzel kişiliği olmayan bir birliktir. Bu iki birlik, 261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulanması karşısında ulusal mahkeme önünde dava açarak Tüzük'ün geçerliliğini sorgulamış, ulusal mahkeme de meseleyi ön karar prosedürü aracılığıyla ABAD önüne taşımıştır.

ABAD, *IATA and ELFAA* kararı ile birlikte uçuş tehiri ile ilgili düzenlemeyi, diğerlerinin yanında,⁶⁵ özellikle Montreal Sözleşmesi ile uyumlu olup olmadığı açısından incelemiştir.⁶⁶ ABAD'a göre⁶⁷ Montreal Sözleşmesi, AB tarafından 9 Aralık 1999 tarihinde imzalanmış, 5 Nisan 2001 tarihinde onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir, dolayısıyla AB hukuk düzeninin ayrılmaz bir parçası olup ikincil hukuk karşısında üstünlük taşır. IATA ve ELFAA'ya göre 261/2004 sayılı Tüzük md. 6, Montreal Sözleşmesi md. 19, 22(1) ve 29 ile uyumsuzdur; çünkü bu Sözleşme'de yolcu taşıma esnasında tehir halinde hava taşıma işletmesinin sorumluluğunu bertaraf eden ve sınırlayan klozlar bulundu-

The Queen, on the application of International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v Department for Transport [2006] ECR I-403, para 1.

⁶² Ibid, paras 19-20.

⁶³ "International Air Transport Association"/"Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği".

⁶⁴ "European Low Fares Airline Association"/"Avrupa Düşük Ücretli Havayolu Şirketi Birliği".

⁶⁵ Bunun dışında 261/2004 sayılı Tüzük md. 5 ABİHA md. 294, 261/2004 sayılı Tüzük md. 5 ve 6 gerekçe gösterme yükümlülüğü ve hukuki belirlilik ilkesine uyum, 261/2004 sayılı Tüzük md. 7 gerekçe gösterme yükümlülüğü, 261/2004 sayılı Tüzük md. 5, 6 ve 7 ise orantılılık ilkesine uyum ve eşit muamele ilkesine uyum ışığında geçerlilik denetimine tâbi tutulmuş, ancak geçersizlik sonucuna ulaşılmamıştır. Sırasıyla bkz. *IATA and ELFAA*, dn. 61, paras 49-63; 64-77; 78-92; 93-100.

⁶⁶ Montreal Sözleşmesi ve 261/2004 sayılı Tüzük arasındaki ilişki doktrinde de sıklıkla ele alınmıştır. Örneğin bkz. Dal Pozzo, dn. 4, s. 190-198; Charlotte Thijssen, "The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004 and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three", *Issues in Aviation Law and Policy*, Cilt: 12, Sayı: 3, 2013, s. 413-448; Jorn J Wegter, "ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention", *Air and Space Law*, Cilt: 31, Sayı: 2, 2006, s. 133-148.

⁶⁷ *IATA and ELFAA*, dn. 61, paras 34-48.

ğu gibi, tazminat davası da ancak Sözleşme'deki koşullara ve sınırlara tâbi tutularak açılabilir. ABAD'a göre ise Montreal Sözleşmesi md. 19, 22 ve 29, yalnızca ilgili yolcuların kişiselleştirilmiş temelde tazmin aracı olarak o tehirden kaynaklanan zarardan sorumlu hava taşıma işletmesine karşı tazminat davası açabilmesine ilişkin koşulları düzenlemektedir. Buna karşın bu durum, Montreal Sözleşmesi dışında başka hukuki düzenlemelerle hava taşıma işletmelerine başka birtakım yükümlülükler getirilemeyeceği anlamına gelmemektedir. Bu bakımdan kamu otoriteleri, yolcu taşımacılığındaki tehirin yol açtığı sıkıntının oluşturduğu zararı tazmin etmek için standartlaştırılmış ve doğrudan etki doğuran önlemler alabilir. Nitekim 261/2004 sayılı Tüzük md. 6 ile alınan önlemler bu türdendir, dolayısıyla da Montreal Sözleşmesi ile bir uyumsuzluk bulunmamaktadır.

Uçuş tehiri ile ilgili en önemli ve ses getiren ABAD kararı ise, 261/2004 sayılı Tüzük'te açıkça yazmamasına rağmen, uçuş tehiri halinde de tazminat hakkının var olacağına ilişkin *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz* kararı olmuştur.⁶⁸ Bu davalarda,⁶⁹ Sturgeon ailesi, Condor Havayolları'ndan Frankfurt'tan (Almanya) Toronto'ya (Kanada) dönüş bileti satın almıştır. İlgili uçuş ise, Toronto'dan Frankfurt'a 11 Temmuz 2005 tarihinde yaklaşık 25 saat gecikme ile 07:00'da varmıştır. Sturgeon ailesine göre yaklaşık 25 saat gecikme, uçuşun tehir edildiği değil, iptal edildiği anlamına gelmektedir. Sturgeon ailesi, Condor'a dava açarak 261/2004 sayılı Tüzük md. 5 ve 7 çerçevesinde Condor'dan kişi başı 600 Avro tazminat talep etmiştir. Condor'a göre ise uçuş iptal edilmemiş, sadece tehir edilmiştir ve 261/2004 sayılı Tüzük uçuş tehiri halinde herhangi bir tazminat öngörmemektedir. Dahası uçuş tehiri uçaktaki teknik hatalar nedeniyle gerçekleşmiştir ve bu, "olağanüstü hal" oluşturduğundan tazminat ödeme yükümlülüğü yoktur. Ulusal mahkemeye göre uçuş tehir edildiğinden 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde herhangi bir tazminat hakkı yoktur. Bölgesel

⁶⁸ Bu karar ile ilgili karar incelemeleri için bkz. John Balfour, "Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 35, Sayı: 1, 2010, s. 71-75. Kazım Sedat Sirmen, "Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 11 Şubat 2004 Tarihli Ve 261/2004 Sayılı Tüzük'ünün 2(L), 5, 6 ve 7. maddelerinin Yorumlanmasına İlişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı Tarafından Verilen *Sturgeons v. Condor Flugdienst Gmbh (C-402/07)* Ve *Böck-Lepuschitz v. Air France Sa (C-432/07)* Ön Karar Davası Kararı ve Kararın Değerlendirilmesi", *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 2, 2014, s. 187-209.

⁶⁹ *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz*, dn. 58.

mahkeme de, itiraz üzerine, alt mahkemenin kararını uygun bulmuştur. Temyiz üzerine federal mahkeme ise, ABAD'a ön karar başvurusu yaparak 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde ne zaman uçuş iptali, ne zaman uçuş tehiri olduğu ile ilgili sorular yöneltmiştir.

ABAD, *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz* davasında çokça tartışılan bir karara imza atmıştır.⁷⁰ ABAD'a göre⁷¹ 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde tehir edilen bir uçuş, uzun bile olsa tehirin süresi önem taşımaksızın, uçuş hava taşıma işletmesinin orijinal planlamasına uygun olarak işletiliyorsa iptal edilmiş olarak kabul edilemez. Bununla birlikte, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde uçuşları tehir edilen yolcular, tazminat hakkının uygulanması bakımından, uçuşu iptal edilen yolcular gibi muamele görebilir ve uçuş tehiri nedeniyle -nihai varış yerlerine hava taşıma işletmesinin orijinal olarak planladığı varış saatinden üç saat veya daha fazlasında vararak- üç saat veya daha fazla zaman kaybı yaşadıklarında tazminat hakkına dayanabilir. Bununla birlikte eğer hava taşıma işletmesi, böyle bir tehirin tüm makul tedbirler alınsaydı bile kaçınılamayacak olağanüstü haller nedeniyle gerçekleştiğini kanıtlarsa yolcular için tazminat hakkı doğurmaz. Nihayet, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde bir uçuşun iptaline veya tehirine sebebiyet veren bir uçaktaki teknik bir problem "olağanüstü haller" kavramı içinde kalmaz. Bununla birlikte bu problem, niteliği veya kökeni gereği, ilgili hava taşıma işletmesinin etkinliklerinin normal şekilde yürütülmesinin içinde kalmayan ve gerçekten kontrolü dışındaki olaylardan kaynaklanıyorsa "olağanüstü haller" kavramı içinde kalır.

⁷⁰ *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz* kararı doktrinde oldukça yankı bulmuştur. Örneğin Dal Pozzo'ya göre 261/2004 sayılı Tüzük, uçuş iptali ile uçuş tehiri söz konusu olduğunda tazminat hakkı bakımından farklı düzenlemeler getirerek "hatalı ayarlanmış oluşum" içermekteydi ve bu durum, bu karar ile ABAD tarafından düzeltildi. (Dal Pozzo, dn. 4, s. 165.) Öte taraftan Sirmen'e göre ABAD, bu karar ile Tüzük'teki birtakım sıkıntıları gidermek uğruna Tüzük'ün hükümlerinin uygulanması ile ilgili yaptığı yorumla hükümleri açıklayıcı olmaktan ziyade adeta kanun koyucu yerine hareket etmiştir. (Sirmen, dn. 68, s. 208.) Balfour'a göre de ABAD, 261/2004 sayılı Tüzük'ün açık hükümlerine itibar etmemiş ve onları yeniden yazmıştır. (Balfour, dn. 68, s. 75.) Bundan başka Abeyratne'ye göre ise bu karar öncesindeki hâkim kanı, uçuş tehiri halinde Montreal Sözleşmesi temelinde, uçuş iptali veya uçağa kabul edilmeme halinde 261/2004 sayılı Tüzük temelinde tazminat elde edileceği yönündeydi ve artık Montreal Sözleşmesi ile Tüzük arasında çatışma bulunmaktadır. (Ruwantissa Abeyratne, *Aviation and International Cooperation: Human and Public Policy Issues*, Springer International Publishing, Switzerland, 2015, s. 213.)

⁷¹ *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz*, dn. 58, paras 27-72.

Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz kararı, içinde barındırdığı tartışmalar nedeniyle, pek çok yeni davanın ABAD önüne taşınmasına yol açmıştır.⁷² Öncelikle, *Nelson and Others* davası ile ABAD'ın bu önceki kararındaki yorumunun hukuka uygunluğu sorgulanmışsa da, ABAD, uçuş tehiri halinde tazminat hakkının varlığını yinelemiş ve bu yorumu ile ilgili olarak ileri sürülen geçersizlik iddialarının yerinde olmadığı yönünde karar vermiştir.⁷³ *Folkerts* kararına göre⁷⁴ ise uçuş tehiri ile bağlantılı tazminat hakkında yalnızca nihai varış yerindeki gecikme esastır, bu yönden doğrudan bağlantılı uçan bir yolcunun ilk kalkış anındaki uçuş tehiri 261/2004 sayılı Tüzük md. 6 ile belirlenen sürelerden az olsa bile, tazminata hak kazanmak için nihai varış yerine hava taşıma işletmesinin orijinal olarak planladığı varış saatinden üç saat veya daha fazlasında varıyor olmak yeterlidir. *Pešková and Peška* kararına göre de⁷⁵ planlanan varış saatinden üç saat veya daha fazlasında varışa ilişkin tehir, bir yandan olağanüstü haller, diğer yandan bu kategori dışındaki hallerden kaynaklanıyorsa toplam tehir süresinden olağanüstü hal nedeniyle olan süre düşülerek tazminat hakkının doğup doğmadığı hakkında karar verilir.

261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulama alanı içinde kalan ve uçağa kabul edilmeme, uçuş iptali ve uçuş tehiri hallerinden birisini taşıyan uyuşmazlıklar bakımından tanınan haklar sırada incelenmektedir.

3. 261/2004 sayılı Tüzük ile Havayolu Yolcularına Tanınan Haklar

261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde tazminat hakkından (7. madde), geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkından (8. madde), bakım hakkından (9. madde) ve alt hizmet sınıfına yerleştirme ile bağlı

⁷² Öncesi ve sonrasıyla *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz* kararını ele alan bir çalışma için bkz. Laura Pierallini, "Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU and the Risk to Waste a Chance for Reform", Pablo Mendes de Leon, ed, *A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law : Essays in Honour of John Balfour*, Brill, the Netherlands, 2014, s. 117-134.

⁷³ Joined Cases C-581/10 and C-629/10 *Emeka Nelson and Others v Deutsche Lufthansa AG and TUI Travel plc and Others v Civil Aviation Authority* [2012] ECLI:EU:C:2012:657, paras 28-84.

⁷⁴ *Folkerts*, dn. 59, paras 35, 47.

⁷⁵ *Pešková and Peška*, dn. 53, para 54.

haktan (10. madde) bahsedilebilir. Bu haklar aşağıda sırasıyla ele alınmaktadır.

3.1. Tazminat Hakkı (7. Madde)

Tazminat hakkı, içeriği belirlendikten sonra bu hak ilgili ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

261/2004 sayılı Tüzük'ün 7. maddesinde tazminat hakkı şöyle düzenlenmiştir: Yolcular, kural olarak, aşağıdaki belirtilen hallerde ve tutarda tazminata hak kazanır:⁷⁶

(i) 1500 kilometre veya daha kısa uçuşlar için 250 Avro,

(ii) 1500 kilometreden çok Birlik içi uçuşlar ile diğer tüm 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 400 Avro,

(iii) geriye kalan uçuşlar için 600 Avro.

Mesafe belirlenirken alınacak temel, uçağa kabul edilmemenin veya uçuş iptalinin yolcunun planlanan saatten sonra varışını geciktireceği nihai varış yeridir.

Ayrıca tazminattan indirim yapılabilecek haller de mevcuttur. Nitekim⁷⁷ ilgili yolcuya 8. maddeye uygun olarak alternatif bir uçuşla nihai varış yerine güzergâh değişikliği teklif edildiğinde, varış saati eğer orijinal olarak rezervasyon yaptırılan uçuşun planlanan varış saatini aşağıda belirtilen saatten daha fazla aşmıyorsa uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, yukarıda belirtilen tazminat miktarından %50 indirim yapabilir:

-1500 kilometre veya daha kısa uçuşlar için 2 saatten çok,

-1500 kilometreden çok Birlik içi uçuşlar ile diğer tüm 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 3 saatten çok,

-geriye kalan uçuşlar için 4 saatten çok.

Son olarak, tazminatı ödeme ve mesafeyi belirleme yöntemi de düzenlenmiştir. Birincisi,⁷⁸ tazminat; nakit olarak, elektronik banka transferi olarak, banka talimatı veya banka çeki olarak ödenebilir veya yol-

⁷⁶ 261/2004 sayılı Tüzük md. 7(1).

⁷⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 7(2).

⁷⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 7(3).

cunun yazılı onayıyla seyahat kuponu ve/veya diğer hizmetler olarak karşılanabilir. İkincisi,⁷⁹ yukarıda belirtilen mesafeler “büyük çember rotası yöntemi” ile hesaplanacaktır.

Tazminat hakkı ile ilgili zengin bir içtihat hukuku oluşmuş olup, ilk olarak, büyük çember rotası yöntemi ve aktarmalı uçuşlar arasındaki ilişki ele alınabilir. *Bossen and Others* davasında,⁸⁰ Bayan Bossen ve diğerleri, Brussels Havayolları ile Roma’dan (İtalya) Hamburg’a (Almanya) Brüksel (Belçika) aktarmalı bir uçuş satın almıştır. Roma – Brüksel uçuşu 10.25 – 12.40 arası ve Brüksel – Hamburg uçuşu 13.35 – 14.45 arası olarak planlanmıştır. Bu kişiler, Roma – Brüksel uçuşu tehir edilince Brüksel’e ancak 13.32’de ulaşabilmiş ve bu nedenle bağlantılı uçuşlarını kaçırmıştır. Bu kişiler, bir sonraki uçuşa aktarılmış ve Hamburg’a 3 saat 50 dakikalık bir gecikme ile 18.35’te varabilmiştir. Büyük çember rotası yöntemi temelinde Roma ile Hamburg’un arası 1326 km iken Roma ile Brüksel arası 1173 km ve Brüksel ile Hamburg arası 483 km ve dolayısıyla toplam 1656 km’dir. Bu kişiler, 261/2004 sayılı Tüzük temelinde Brussels Havayolları’ndan 250 Avro tazminat almış olmalarına karşın, hak ettikleri miktarın 400 Avro olduğunu düşünerek ulusal mahkeme önünde dava açmıştır; zira onlara göre büyük çember rotası yöntemi kendi olaylarında Roma ile Hamburg arasına değil, Roma ile Brüksel artı Brüksel ile Hamburg arasına uygulanmalıdır.

ABAD, *Bossen and Others* kararı ile büyük çember rotası yönteminin, aktarmalı uçuşlar söz konusu olduğunda, nasıl uygulanacağı ile ilgili durumu netleştirmiştir. ABAD’a göre⁸¹ 261/2004 sayılı Tüzük temelinde tazminat hakkı, yolcuların nihai varış yerlerine doğrudan uçuş ile mi, yoksa aktarmalı uçuşlar aracılığıyla mı ulaştığı bakımından herhangi bir ayırım içermemektedir. Aynısı, böyle bir tazminatın miktarının hesaplanması bakımından da geçerlidir. Bu Tüzük ile getirilen tazminat miktarı ölçeği, ilgili yolcunun karşılaştığı güçlüğü de-recesini yansıttığı olarak kabul edilmelidir. Bu bakımdan uçuş iptali son anda geldiğinde, ilgili yolcunun –o ya da bu sebeple nihai varış yerlerine belirli bir zamanda varması gerektiğinde– bu yeni durumda

⁷⁹ 261/2004 sayılı Tüzük md. 7(4).

⁸⁰ Case C-559/16 Birgit Bossen and Others v Brussels Airlines SA/NV [2017] ECLI:EU:C:2017:644, paras 7–14.

⁸¹ Ibid, paras 15–33.

içkin olan zaman kaybından kaçınması mümkün değildir. Bu yönden doğrudan uçuşu olan yolcular ile aktarmalı uçuşu olan yolcular arasında güçlüğün niteliği bakımından bir fark gözükmemektedir. Öyleyse tazminat miktarı, aktarmalı uçuşlar göz ardı edilerek ve ilk kalkış yeri ile nihai varış yeri arasındaki mesafe dikkate alınarak belirlenmelidir.

İkinci olarak, tazminat hakkı ile ilgili, örneğin yetkili mahkemenin veya zamanaşımı süresinin tespiti gibi, usuli meseleler incelenmiştir.⁸² Zamanaşımı ile ilgili olan *Cuadrench Moré* davasında⁸³ Bay Cuadrench Moré, 20 Aralık 2005 tarihli Şangay (Çin) – Barselona (İspanya) uçuşu için KLM Havayolları'ndan bir koltuk rezerve etmiştir. Bu kişi, bu uçuşun iptali üzerine ertesi gün bir başka hava taşıma işletmesi ile Münih (Almanya) aktarmalı olarak uçmuştur. Bu kişi, 27 Şubat 2009 tarihinde KLM'ye karşı Barselona mahkemesi önünde 261/2004 sayılı Tüzük temelinde uçuş iptali temelinde faiz ve masraf dâhil 2990 Avro tazminat talebiyle dava açmıştır. KLM'ye göre ise bu dava zamanaşımına uğramıştır; zira Varşova Sözleşmesi md. 29 uyarınca hava taşıma işletmesi olarak kendisine karşı tazminat davası iki yıl içinde açılmalıydı. Ulusal mahkeme ise somut uyuşmazlık yönünden Varşova Sözleşmesi md. 29'un veya Montreal Sözleşmesi md. 35'in uygulanabilir olmadığını, çünkü uyuşmazlığın 261/2004 sayılı Tüzük temelinde olduğunu, bu Tüzük'te zamanaşımı ile ilgili kuralların yokluğunda İspanyol hukukunun uygulanacağını ve sonuç olarak KLM'nin kanuni faizi ile birlikte 600 Avro ödemesi gerektiğine karar vermiştir. Temyiz mahkemesi ise bu konuda tereddüde düşerek ABAD'a ön karar başvurusu yapmıştır.

ABAD, *Cuadrench Moré* kararı ile birlikte tazminat hakkı ve zamanaşımı süresi arasındaki ilişkiyi netleştirmiştir. ABAD'a göre⁸⁴ 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde uçuş iptali halinde tazminat hakkı doğabilir ve bu hak, gerekli olduğunda, ulusal mahkeme önünde ileri sürülebilir. Bu yönden Tüzük, tazminat hakkının hangi zaman dilimi içinde ulusal mahkeme önünde açılabileceği ile ilgili olarak herhangi bir hüküm içermemektedir. Hal böyleyken bireylerin AB hukukundan kaynak-

⁸² Birleşik Krallık mahkemesinin zamanaşımı ilgili bir kararının incelemesi için bkz. Prassl, dn. 50, s. 375-379.

⁸³ Case C-139/11 Joan Cuadrench Moré v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV [2012] ECLI:EU:C:2012:741, paras 16-21.

⁸⁴ Ibid, paras 22-33.

lanan haklarını korumak için açacakları davalar ile ilgili detaylı usuli kuralları belirlemek her bir üye devletin hukuk sistemine düşer, yeter ki bu kurallar denklik ve etkililik ilkeleri ile uyumlu olsun. Dahası, 261/2004 sayılı Tüzük temelindeki tazminat hakkı, Varşova ve Montreal Sözleşmeleri'nin kapsamı dışında kalır, dolayısıyla bu Sözleşmeler'deki iki yıllık süre 261/2004 sayılı Tüzük bakımından kullanılamaz.

ABAD, *Rehder* kararı ile de 261/2004 sayılı Tüzük'teki tazminat talebi ile yetkili mahkeme arasındaki ilişkiyi belirlemiştir. ABAD'a göre⁸⁵ salt 261/2004 sayılı Tüzük md. 7 temelindeki bir tazminat talebi ile ilgili yetkili mahkeme 1215/2012 sayılı Tüzük temelinde belirlenecektir.⁸⁶

261/2004 sayılı Tüzük, tazminat hakkının yanı sıra geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkını da getirmektedir.

3.2. Geri Ödeme veya Güzergâh Değişikliği Hakkı (8. Madde)

Geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkı, içeriği belirlendikten sonra bu hak ilgili ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

261/2004 sayılı Tüzük'ün 8. maddesinde geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkı şöyle düzenlenmiştir: Yolcular, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin 8. madde çerçevesinde yardım yükümlülüğünün bir parçası olarak aşağıdaki seçenekler arasından tercih yapma hakkına sahiptir:⁸⁷

(i) hem seyahatin gerçekleştirilmeyen bölüm veya bölümleri için hem de uçuşun yolcunun orijinal seyahat planı bakımından artık herhangi bir amaca hizmet etmemesi halinde seyahatin gerçekleştirilen bölüm veya bölümleri için bilet ücretinin tamamının en geç yedi gün içinde iadesi ve alakalı ise ilk fırsatta ilk çıkış noktasına dönüş uçuşu istemek,

⁸⁵ Case C-204/08 Peter Rehder v Air Baltic Corporation [2009] ECLI:EU:C:2009:439, para 28. Örneğin bkz. *Ibid*, para 47. Bu tespit Flight Refund kararı ile de yinelenmiştir. Case C-94/14 Flight Refund Ltd v Deutsche Lufthansa AG [2016] ECLI:EU:C:2016:148, para 46.

⁸⁶ Aslında karar 44/2001 sayılı Tüzük'e işaret etmektedir, ancak bu Tüzük, bugün için yerini 1215/2012 sayılı Tüzük'e bırakmıştır. Sırasıyla bkz. [2001] OJ L 12/1 ve [2012] OJ L 351/1.

⁸⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 8(1).

(ii) benzer ulaşım şartları altında, ilk fırsatta son varış yerine güzergâh değişikliği istemek,

(iii) boş koltuk durumuna bağlı olarak, benzer ulaşım şartları altında, uygun gördüğü daha sonraki bir tarihte son varış yerine güzergâh değişikliği istemek.

Bir kente, şehre veya bölgeye hizmet veren birden fazla havaalanı bulunduğu hallerde, hava taşıma işletmesi, ilgili yolcuya rezervasyonun yapıldığı havaalanına alternatif bir başka havaalanına uçuş teklif ettiğinde o yolcunun ya alternatif havaalanından rezervasyonun yapıldığı havaalanına ya da yolcu ile anlaşılan başka bir yakın varış yerine transfer masraflarını karşılar.⁸⁸

Geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkı, bugüne kadar tek bir karara konu olmuş olmakla birlikte, ileride ABAD önüne taşınma ihtimali yüksektir. Öncelikle, vakaları yukarıda ele alınan⁸⁹ *Sousa Rodríguez and Others* kararı uyarınca 261/2004 sayılı Tüzük md. 8'in ve 9'un havayolu yolcuları tarafından ileri sürülmemiş olması, bu maddelerin getirdiği yükümlülükler bakımından ileride tazminata hükmedilmesinin önüne geçmez.⁹⁰ Bundan başka özellikle bu maddede geçen "benzer ulaşım şartları altında" ifadesi, muğlak olarak addedilebilecek olup⁹¹ gelecekte ABAD kararlarına konu oluşturma potansiyeli taşımaktadır.

261/2004 sayılı Tüzük, geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkının yanı sıra bakım hakkını da getirmektedir.

3.3. Bakım Hakkı (9. Madde)

Bakım hakkı, içeriği belirlendikten sonra bu hak ilgili ABAD kararları ışığında ele alınacaktır.

261/2004 sayılı Tüzük'ün 9. maddesinde bakım hakkı şöyle düzenlenmiştir: Yolcular, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin 9. madde çerçevesinde yardım yükümlülüğünün bir parçası olarak aşağıdaki hizmetlerden bedelsiz olarak yararlanma hakkına sahiptir:⁹²

⁸⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 8(3).

⁸⁹ Bkz. "2.2. Uçuş İptali".

⁹⁰ *Sousa Rodríguez and Others*, dn. 37, para 45.

⁹¹ Bu yönde bir görüş için bkz. *Arnold*, dn. 4, s. 103. *Dal Pozzo*, dn. 4, s. 160.

⁹² 261/2004 sayılı Tüzük md. 9.

- (i) bekleme süresine uygun olarak yiyecek ve içecekler (9(1/a)),
- (ii) bir veya daha çok gece kalmanın veya yolcunun tasarladığına ek bir kalmanın gerekli olduğu hallerde, otel konaklaması (9(1/b)),
- (iii) havaalanı ile konaklama yeri arasında ulaşım (9(1/c)),
- (iv) iki telefon araması, telex veya fax mesajı ya da e-posta (9(2)).

Bunun dışında, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, bu maddeyi uygularken hareketi kısıtlı kişiler ile onlara eşlik eden kişilerin yanı sıra refakatsiz çocukların ihtiyaçlarına özel önem göstermelidir.

Bakım hakkı ile ilgili ilk olarak belirtmek gerekir ki bir yolcu bu maddeyi hava taşıma işletmesine karşı ileri sürmemiş olsa bile sonradan bu madde temelinde tazminat talep edebilir. Nitekim vakaları yukarıda ele alınan⁹³ *Sousa Rodríguez and Others* kararı uyarınca 261/2004 sayılı Tüzük md. 8'in ve 9'un havayolu yolcuları tarafından ileri sürülmemiş olması, bu maddelerin getirdiği yükümlülükler bakımından ileride tazminata hükmedilmesinin önüne geçmez.⁹⁴

Peki, bakım hakkı yerine getirilmediğinde tazminat miktarı nasıl belirlenecektir? *McDonagh* davasında⁹⁵ Bayan McDonagh, 11 Şubat 2010 tarihinde Ryanair Havayolları'ndan Faro'dan (Portekiz) Dublin'e (İrlanda) 17 Nisan 2010 tarihi için bilet satın almıştır. 20 Mart 2010 tarihinde İzlanda'daki Eyjafjallajökull yanardağı püskürmeye başlamıştır. 14 Nisan 2010 tarihinde bu yanardağ, patlama aşamasına geçerek Avrupa semalarına volkanik küllerden oluşan bir bulut bırakmıştır. 15 Nisan 2010 tarihinde yetkili hava trafik makamları, uçağa karşı riskler nedeniyle birden çok üye devleti de içeren hava sahasını kapatmıştır. 17 Nisan 2010 tarihinde Bayan McDonagh'ın uçuşu İrlanda hava sahasının kapanmasını takiben iptal edilmiştir. Kıta Avrupası ile İrlanda arasındaki Ryanair uçuşları, 22 Nisan 2010 tarihinde tekrar başlayabilmiş ve Bayan McDonagh, ancak 24 Nisan 2010 tarihinde Dublin'e dönebilmiştir. Ryanair, 17 ile 24 Nisan 2010 tarihleri arasındaki dönemde Bayan McDonagh'a 261/2004 sayılı Tüzük md. 9'a uygun olarak bakım hizmeti sunmamıştır. Bayan McDonagh, bunun üzerine, Ryanair'e karşı ulusal mahkeme önünde dava açarak bu dönemde-

⁹³ Bkz. "2.2. Uçuş İptali".

⁹⁴ *Sousa Rodríguez and Others*, dn. 37, para 45.

⁹⁵ Case C-12/11 *Denise McDonagh v Ryanair Ltd* [2013] ECLI:EU:C:2013:43.

ki yiyecek, içecek, konaklama ve ulaşım masraflarına karşılık olarak 1129,41 Avro tazminat talep etmiştir. Ryanair'e göre ise Eyjafjallajökull yanardağının patlaması sonucu Avrupa hava sahasının bir kısmının kapanması "olağanüstü hal" değil, "fevkalade olağanüstü hal" oluşturduğu için kendisini yalnızca tazminat ödemekten kurtarmaz, aynı zamanda bakım hizmeti sunma yükümlülüklerinden de kurtarır. Ulusal mahkeme, ABAD'a ön karar başvurusu yaparak 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde bakım hizmeti yükümlülüğü ile ilgili sorular yöneltmiştir.

ABAD, *McDonagh* kararıyla birlikte bakım hakkı ile ilgili tespitler yapmıştır. ABAD'a göre⁹⁶ 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde Eyjafjallajökull yanardağının patlaması sonucu Avrupa hava sahasının bir kısmının kapanması "olağanüstü hal" oluşturur ve bu durum, hava taşıma işletmelerini bakım hizmeti sunma yükümlülüklerinden kurtarmaz. Somut uyuşmazlıktaki gibi bir süre için ve "olağanüstü hal" nedeniyle uçuş iptali halinde, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesindeki yolculara bakım hizmeti sunma yükümlülüğü ile uyum sağlanmalıdır. Bununla birlikte bir yolcu, sadece, bir hava taşıma işletmesinin bu bakım hizmeti sunma yükümlülüğüne uygun hareket etmemesinin tazminatı olarak, her bir somut davanın spesifik koşulları ışığında, hava taşıma işletmesinin kendisine bakım hizmeti sunmaktaki eksikliklerini telafi etmek için gerekli, uygun ve makul olan miktardaki harcamanın karşılığını alabilir. Bunu değerlendirmek ise ulusal mahkemeye düşer.

261/2004 sayılı Tüzük, bakım hakkının yanı sıra alt hizmet sınıfına yerleştirme ile bağlı bir hak da getirmektedir.

3.4. Alt Hizmet Sınıfına Yerleştirme ile Bağlı Hak (10. Madde)

Biletler ile ilgili olarak üst hizmet sınıfına veya alt hizmet sınıfına yerleştirme hususu ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre eğer bir hava taşıma işletmesi, bir yolcuyla biletin satın alındığından daha üst hizmet sınıfına yerleştirirse ek bir ödeme talep edemez.⁹⁷ Eğer bir hava taşıma işletmesi, bir yolcuyla biletin satın alındığından daha alt hizmet sınıfına yerleştirirse yedi gün içerisinde aşağıdaki miktarı öder;⁹⁸

⁹⁶ Ibid, paras 26-66.

⁹⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 10(1).

⁹⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 10(2).

-1500 kilometre veya daha kısa uçuşlar için bilet fiyatının %30'u,

-(üye devletlerin Avrupa'daki ülkesi ile Fransız deniz aşırı bölümleri arasındaki uçuşlar hariç) 1500 kilometreden çok Birlik içi uçuşlar ile diğer tüm 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için bilet fiyatının %50'si,

-(üye devletlerin Avrupa'daki ülkesi ile Fransız deniz aşırı bölümleri arasındaki uçuşlar dâhil) geriye kalan uçuşlar için bilet fiyatının %75'i.

Bu ödeme; nakit olarak, elektronik banka transferi olarak, banka talimatı veya banka çeki olarak ödenebilir veya yolcunun yazılı onayıyla seyahat kuponu ve/veya diğer hizmetler olarak karşılanabilir.

Alt hizmet sınıfına yerleştirme ile ilgili olarak "bilet fiyatı" kavramı netleştirilmiştir. *Mennens* davasında,⁹⁹ Bay Mennens, Emirates Havayolları tarafından icra edilen bir grup uçuşu almasına imkân tanıyan her şey dâhil bilet satın almıştır. Bu uçuşlar; 26 Temmuz 2013 hareket ve 27 Temmuz 2013 varış tarihli Düsseldorf'tan (Almanya) Dubai'ye (Birleşik Arap Emirlikleri) uçuş, 29 Temmuz 2013 tarihli Dubai'den Tokyo'ya (Japonya) uçuş, 23 Ağustos 2013 hareket ve 24 Ağustos 2013 varış tarihli Singapur'dan Dubai'ye uçuş ve 24 Ağustos 2013 tarihli Dubai'den Frankfurt'a (Almanya) uçuşudur. Düsseldorf, Dubai ve Tokyo arasındaki uçuşlar birinci sınıf; Singapur, Dubai ve Frankfurt arasındaki uçuşlar ticari sınıftır. Bilette her bir uçuş için bireysel fiyatlandırma yoktur, ancak "tarife" fiyatı olarak 2371 Avro ve "vergiler ve yükler" ile birlikte "toplam" 2471.92 Avro miktarları belirtilmiştir. Emirates Bay Mennens'i Düsseldorf'tan Dubai'ye olan uçuşunda birinci sınıftan ticari sınıfa indirmiş, Bay Mennens de Emirates'ten, vergiler ve yükler dâhil, bilet fiyatının %75'i olan 1853.94 Avro'yu ödemesini talep etmiştir. Emirates bu talep üzerine Bay Mennens'e 376 Avro ödeme yapmıştır. Emirates'e göre bir grup uçuşu almaya imkân tanıyan her şey dâhil biletler yönünden uçuşlardan birinde gerçekleştirilen alt hizmet sınıfına yerleştirme işlemi nedeniyle yapılacak ödemede bilet fiyatının tümü değil, o uçuşun fiyatı esas alınmalıdır. Ayrıca bilet fiyatı, vergiler ve yükler dâhil olarak değil, hariç olarak kabul edilmelidir.

⁹⁹ Case C-255/15 Steef Mennens v Emirates Direktion für Deutschland [2016] ECLI:EU:C:2016:472, paras 7-11.

ABAD, *Mennens* kararı ile birlikte “bilet” ve “bilet fiyatı” kavramlarını yorumlama fırsatı bulmuştur. ABAD’a göre¹⁰⁰ birincisi, 261/2004 sayılı Tüzük md. 10, bir yolcunun taşınmasının tümü bakımından değil, yalnızca alakalı uçuş yönünden yaşadığı spesifik sıkıntıyı telafi etmeyi amaçlar. O hâlde bu maddedeki ödemeye temel oluşturacak fiyat, ilgili yolcunun biletinin imkân tanıdığı taşımanın tümünün fiyatı değil, yalnızca o yolcunun alt hizmet sınıfına yerleştirildiği uçuş ile ilgili fiyat olacaktır. Bununla birlikte, eğer bilet yalnızca taşımacılığın tümü için bir fiyatı belirtiyorsa ve dolayısıyla her bir uçuşun fiyatı ayrı ayrı belirtilmiyorsa ilgili uçuşun fiyatı, ilgili uçuşun mesafesinin yolcunun seyahat etme imkânı olduğu toplam uçuşun mesafesine oranı üzerinden hesaplanacaktır. İkincisi, 261/2004 sayılı Tüzük md. 10 anlamında “bilet fiyatı”, vergilerin veya yüklerin ödenmesi gerekliliği veya miktarı biletin satın alındığı sınıfa bağlı olmadığı müddetçe, vergiler ve yükler hariç olmak üzere yalnızca uçuşun fiyatı olarak anlaşılmalıdır.

261/2004 sayılı Tüzük ile ilgili olarak uygulama alanı, hak tanınan haller ve haklar dışında son olarak bu Tüzük’teki birtakım diğer düzenlemeler de incelenmelidir.

4. 261/2004 sayılı Tüzük Çerçevesinde Birtakım Diğer Düzenlemeler

261/2004 sayılı Tüzük birtakım diğer düzenlemeler içermektedir.

İlk olarak, hareketi kısıtlı veya özel ihtiyaçları olan kişiler ile ilgili bir düzenleme mevcuttur. Buna göre¹⁰¹ hava taşıma işletmesi, hareketi kısıtlı kişiler ile onlara eşlik eden kişilerin veya sertifikalı rehber köpeklerinin yanı sıra refakatsiz çocukları taşımaya öncelik vermelidir. Uçağa kabul edilmeme, uçuş iptali veya her uzunluktaki uçuş tehiri hallerinde hareketi kısıtlı kişiler ile onlara eşlik eden kişilerin yanı sıra refakatsiz çocuklar, mümkün olan en kısa sürede, 261/2004 sayılı Tüzük çerçevesinde bakım hakkından (9. madde) yararlandırılmalıdır.

İkinci olarak, yolcuları hakları bakımından bilgilendirme yükümlülüğü getirilmiştir. Buna göre¹⁰² hava taşıma işletmesi, şu metni içeren

¹⁰⁰ Ibid, paras 16-32; 33-43.

¹⁰¹ 261/2004 sayılı Tüzük md. 11.

¹⁰² 261/2004 sayılı Tüzük md. 14.

açıkça okunaklı bir bildirimün uçuş öncesi kontrolde (*check-in*) yolcular açısından açıkça görünür olacak biçimde sergilenmesini sağlamalıdır: “Eğer uçağa kabul edilmediyseniz veya uçuşunuz iptal edildiyse ya da en az iki saat tehir edildiyse uçuş öncesi kontrol (*check-in*) bankosundan veya uçağa biniş kapısından özellikle tazminata ve yardıma ilişkin olarak haklarınızı belirten metni isteyiniz.” Hava taşıma işletmesi, uçağa kabul edilmeyen veya uçuşu iptal edilen her yolcuya 261/2004 sayılı Tüzük ile uyumlu tazminat ve bakım kurallarını ortaya koyan bir yazılı bildirimde ve uçuşu en az iki saat tehir edilen yolcuya da buna denk bir bildirimde bulunmalıdır. Bunun haricinde bu bildirim 261/2004 sayılı Tüzük’ün uygulamasından sorumlu organı da belirtmelidir. Âmâ veya görme engelli kişiler bakımından uygun alternatif araçlar kullanılmalıdır.

Üçüncü olarak, 261/2004 sayılı Tüzük’teki haklardan feragat edilememesi hususu düzenleme altına alınmıştır. Buna göre¹⁰³ başta taşıma sözleşmesindeki derogasyon veya kısıtlayıcı klozlar gibi araçlar aracılığıyla olmak üzere, 261/2004 sayılı Tüzük uyarınca yolculara karşı olan yükümlülükler sınırlandırılmaz veya yolcular haklarından feragat ettirilemez. Bununla birlikte, bir yolcuya karşı böyle bir derogasyon veya kısıtlayıcı kloz uygulanıyorsa veya bir yolcu haklarından doğru biçimde haberdar edilmediği için bu Tüzük’tekinden daha düşük bir tazminatı kabul etmişse o yolcu, hâlâ, ek tazminat elde edebilmek için yetkili mahkemelere veya organlara başvurabilir.

Dördüncü olarak, ilave tazminat ile ilgili bir düzenleme söz konusudur. Buna göre¹⁰⁴ 261/2004 sayılı Tüzük, ilave tazminata ilişkin yolcu haklarına halel gelmeksizin uygulanır, ancak bu Tüzük uyarınca verilen tazminat böyle bir ilave tazminattan düşülebilir.

Vakaları yukarıda ele alınan¹⁰⁵ *Sousa Rodríguez and Others* davasında ilave tazminatın içeriği de ele alınmıştır.¹⁰⁶ ABAD’a göre¹⁰⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 12 temelinde havayolu yolcularına verilecek tazminat, bu Tüzük’ün getirdiği tedbirlerin uygulanmasını bütünlemeyi

¹⁰³ 261/2004 sayılı Tüzük md. 15.

¹⁰⁴ 261/2004 sayılı Tüzük md. 12.

¹⁰⁵ Bkz. “2.2. Uçuş İptali”.

¹⁰⁶ *Sousa Rodríguez and Others*, dn. 37.

¹⁰⁷ *Ibid*, paras 36–46.

amaçlamaktadır. Böylelikle yolcular, hava taşıma işletmesinin sözleşmesel yükümlülüklerini yerine getirmekteki başarısızlığı nedeniyle uğradıkları zararın tümünü tazmin edebileceklerdir. O hâlde, 12. madde, ulusal mahkemenin 261/2004 sayılı Tüzük dışındaki bir hukuki temel, örneğin Montreal Sözleşmesi'ndeki veya ulusal hukuktaki koşullar altında, hava taşıma işletmesinin hava yoluyla taşıma sözleşmesinin ihlalden yolcular açısından doğan zararları tazmin etmesine karar vermesine imkân tanır. Bu yönden, 12. madde gereği tazmin edilecek zarar maddi zarar olabileceği gibi, manevi zarar da olabilir. Öte taraftan, 261/2004 sayılı Tüzük md. 8 ve 9 temelinde görülebilecek yolcunun yapmak zorunda kaldığı masraflar nedeniyle istenen tazminat, 12. madde anlamında "ilave tazminat" olarak değerlendirilemez; çünkü bu Tüzük'ün getirdiği tedbirlerin bir parçasını oluşturur.

Beşinci olarak, tazmin edilme hakkı düzenlenmiştir. Buna göre¹⁰⁸ uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi 261/2004 sayılı Tüzük uyarınca tazminat ödemiş veya diğer yükümlülükleri yerine getirmişse bu Tüzük hükümlerinden herhangi birisi onun, uygulanacak hukuka uygun olarak, üçüncü taraflar dâhil herhangi bir kişiden tazminat talebinde bulunma hakkını kısıtlıyor olarak yorumlanamaz.

ABAD, *Siewert* davasında tazmin edilme hakkı ile ilgili düzenlemeye kararında atıfta bulunmuştur.¹⁰⁹ Burada,¹¹⁰ ulusal mahkeme önündeki başvuruçular, Condor Havayolları ile Antalya'dan Frankfurt'a (Almanya) uçuşa yer ayırtmıştır. Uçuş 3 Ekim 2011 tarihinde gerçekleşmiştir, ancak varış saatinde 6 saat 30 dakikalık bir gecikme yaşanmıştır. Başvuruçular, 261/2004 sayılı Tüzük temelinde Condor'dan tazminat talep etmiş, ancak Condor, olağanüstü haller nedeniyle tazminat ödemekle yükümlü olmadığı yanıtını vermiştir. Zira bir gece önce, Stuttgart havaalanında uçuşu gerçekleştirecek uçağa bir grup mobil binış merdiveni çarparak uçağın kanadını yapısal zarara uğrattınca uçak değiştirilmek zorunda kalmıştır. ABAD'a göre¹¹¹ bir uçağa bir grup mobil binış merdiveninin çarpması sonucu ortaya çıkan teknik bir problem bir hava taşıma işletmesini tazminat yüküm-

¹⁰⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 13.

¹⁰⁹ Buna ilişkin bir başka karar Krijgsman kararıdır. Bkz. Krijgsman, dn. 44, paras 29-30. Bkz. "2.2. Uçuş İptali".

¹¹⁰ *Siewert*, dn. 51, paras 7-11.

¹¹¹ *Ibid*, paras 14-23.

lülüğünden kurtaran “olağanüstü hal” olarak kabul göremez. Dahası, 261/2004 sayılı Tüzük md. 13’ün öngördüğü üzere, bu Tüzük gereği yükümlülüklerini yerine getirmek, havayolu taşıma işletmesinin üçüncü taraflar dâhil gecikmeye yol açan herhangi bir kişiden tazminat talebinde bulunma hakkına halel getirmez.

Altıncı olarak, 261/2004 sayılı Tüzük’ün ihlali ile ilgili birtakım düzenlemeler getirilmiştir.¹¹² Buna göre¹¹³ her üye devlet, kendi ülkesindeki bir havaalanından üçüncü ülkeye olan uçuşlar veya üçüncü ülkelerden kendi ülkesindeki bir havaalanına olan uçuşlar bakımından 261/2004 sayılı Tüzük’ün uygulamasından sorumlu bir organ belirlemelidir ve bu organ, uygun olduğu hallerde, yolcu haklarının korunması için gerekli önlemleri almalıdır. Yolcular, 261/2004 sayılı Tüzük’ün ihlal edildiği iddiasıyla bu organa veya üye devletin belirlediği bir başka yetkili organa şikâyette bulunabilir. Üye devletler, 261/2004 sayılı Tüzük’ün ihlali ile ilgili olarak etkili, orantılı ve caydırıcı yaptırımlar öngörmelidir.

Ruijsenaars and Jansen davası, 261/2004 sayılı Tüzük’ün uygulamasından sorumlu organlar ile ilgilidir. Burada,¹¹⁴ Bay Ruijsenaars ve Jansen, 8 Nisan 2011 tarihli Amsterdam’dan (Hollanda) Kazablanka’ya (Fas) uçuşlarının iptali nedeniyle Royal Air Maroc Havayolları’ndan 261/2004 sayılı Tüzük temelinde tazminat talep etmiştir. Bu kişiler, bu talepleri reddedilince de 4 Mayıs 2012 tarihinde ilgili organa başvurarak Royal Air Maroc’a karşı onun tazminatı ödemesini sağlaması adına harekete geçmesini talep etmiştir. Bu organ, 7 Mayıs 2012 tarihinde bu talebi geri çevirmiş ve bu karara karşı yapılan itirazı da 3 Ekim 2012 tarihinde asılsız bulmuştur. Bu kişiler de, bu kez bu organın kendi taleplerini reddeden kararını yargı önüne taşımıştır. Ulusal mahkeme, ilgili organın başvurucuların istediği gibi adım atabilip atamayacağı konusunda tereddüde düşerek ABAD’a ön karar başvurusu yapmıştır. Ulusal mahkemenin görüşüne göre ilgili organ, 261/2004 sayılı Tüzük’teki yükümlülüklerine sistematik biçimde uymayı reddeden hava taşıma işletmelerine karşı işlem yapabilir, ancak yolcuların bireysel talepleri yönünden işlem yapamaz.

¹¹² Konuyla ilgili olarak ayrıca bkz. Dal Pozzo, dn. 4, s. 185–189.

¹¹³ 261/2004 sayılı Tüzük md. 16.

¹¹⁴ Joined Cases C-145/15 and C-146/15 K. Ruijsenaars and Others v Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu [2016] ECLI:EU:C:2016:187, paras 10–19.

ABAD, *Ruijsenaars and Jansen* kararı ile 261/2004 sayılı Tüzük'ün uygulamasından sorumlu organın bireysel şikâyetler bakımından bir hava taşıma işletmesini tazminat ödemeye zorlayacak işlemler yapıp yapamayacağı konusu netleştirmiştir. ABAD'a göre¹¹⁵ 261/2004 sayılı Tüzük, üye devletlerin uygulamasından sorumlu bir organ belirlemesini ve bu organın, uygun olduğu hallerde, yolcu haklarının korunmasını sağlamak için gerekli önlemleri alacağını öngörmektedir. Öyleyse bu organın görevi bu Tüzük ile genel olarak uyumu sağlamaktır. Bu yönden Tüzük md. 16(2 ve 3)'te geçen şikâyet veya yaptırım ifadeleri, bu Tüzük'ün genel olarak düzgün uygulanması ile ilgili olup söz konusu organın her bir bireysel yolcunun tazminat alma hakkını güvence altına alacağı anlamında yorumlanamaz. Bununla birlikte üye devletler, isterlerse, havayolu yolcularının yetersiz korumasını telafi etmek adına bu organa bireysel şikâyetler hakkında işlem yapma yetkisi verebilir. Sonuç olarak, 261/2004 sayılı Tüzük, ilgili organın bireysel şikâyetler bakımından bir hava taşıma işletmesini tazminat ödemeye zorlayacak işlem yapmasını gerektirmez.

Bundan başka, 261/2004 sayılı Tüzük'ün ihlali ile ilgili düzenlemeler bugüne kadar iki kez ihlal davasına¹¹⁶ konu oluşturmuştur. Bu çerçevede ABAD, Lüksemburg'un genel olarak, İsveç'in ise yolcuları hakları bakımından bilgilendirme yükümlülüğü özelinde etkili, orantılı ve caydırıcı yaptırım öngörme yükümlülüğünü yerine getirmeyecek AB hukukunu ihlal ettiği sonucuna varmıştır.¹¹⁷

Sonuç

Havayolu yolcularının haklarından önemli bir kısmı ile ilgili 261/2004 sayılı Tüzük, bugüne kadar pek çok ABAD kararına konu olmuş, böylelikle anlamı ve kapsamı itibariyle açıklığa kavuşmuştur. Bununla birlikte ABAD kararlarının bu Tüzük'ü aydınlattığı kadar yeni uygulama veya yorum sorunlarına kapıyı araladığı da görülmektedir. Bu da, bir yandan AB yasa koyucusunu harekete geçirdiği gibi, diğer yandan ulusal mahkemeleri ABAD nezdinde ön karar başvurusu yapmayı sürdürmeye itmektedir.

¹¹⁵ Ibid, paras 27-38.

¹¹⁶ ABİHA md. 258-260.

¹¹⁷ Sırasıyla bkz. Case C-264/06 Commission of the European Communities v Grand Duchy of Luxemburg [2007] ECLI:EU:C:2007:240. Case C-333/06 Commission of the European Communities v Kingdom of Sweden [2007] ECLI:EU:C:2007:351.

Bir taraftan, AB yasa koyucusu, gelinen noktada 261/2004 sayılı Tüzük ile ilgili kapsamlı bir değişiklik arayışı içerisine girmiş,¹¹⁸ ancak süreç tıkanmıştır. Komisyon,¹¹⁹ 13 Mart 2013 tarihinde 261/2004 sayılı Tüzük ile ilgili değişiklik önerisini Avrupa Parlamentosuna ve Konseye sunmuştur.¹²⁰ Daha sonra, Ekonomik ve Sosyal Komite 11 Temmuz 2013 tarihinde görüşünü,¹²¹ Avrupa Parlamentosu 5 Şubat 2014 tarihinde ilk okuma aşamasındaki tutumunu¹²² ve en son Komisyon da 20 Mayıs 2014 tarihinde bu tutuma karşı duruşunu ortaya koymuştur.¹²³ Buna karşın, bu değişiklik önerisi ile ilgili süreç daha fazla ilerleyememiştir. Bunun üzerine Komisyon, 2016 yılında bu Tüzük ile ilgili “Yorumlayıcı Rehber İlkeler” adı altında bir Bildirim çıkararak, mahkemeler dâhil, tüm uygulayıcılar açısından en azından bir rehber kaynak sunmaya çalışmıştır.¹²⁴

Diğer taraftan, ulusal mahkemeler, bugüne kadarki tüm ABAD kararlarına rağmen 261/2004 sayılı Tüzük ile ilgili ön karar başvurularını sürdürmektedir. Nitekim bugün için ABAD önünde görüşülmeyi bekleyen toplam 30 adet ön karar başvurusu mevcuttur.¹²⁵ Bu başvuru-

¹¹⁸ Örneğin Dal Pozzo’ya göre bu revizyon, bu Tüzük’ü ABAD’ın içtihat hukukuna uydurmak için gerekli hale gelmiştir. Dal Pozzo, dn. 4, s. 151. Arnold ve de Leon’a göre de ABAD kararları, Tüzük’ün hükümlerini açıklığa kavuşturmak yerine uygulanmasını daha da karmaşık hale getirmiştir. Bu da, bu Tüzük ile erişilmeye çalışılan aksine, havayolu taşıma işletmeleri ile yolcular arasında daha uzun süreli uyumsuzluklara ve yargılamalara yol açabilir. Amacını karşılayamayan bu Tüzük değiştirilmelidir. Kinga Arnold & Pablo Mendes de Leon, “Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change”, *Air and Space Law*, Cilt: 35, Sayı: 2, 2010, s. 109-111.

¹¹⁹ Bu meyanda, Komisyonun 261/2004 sayılı Tüzük md. 17 uyarınca 4 Nisan 2007 tarihinde Tüzük’ün işleyişi ve sonuçları ile ilgili bir rapor hazırladığı da not düşülmelidir. COM/2007/0168 final.

¹²⁰ COM/2013/0130 final. Bu değişiklik önerisi ile ilgili olarak bkz. Kinga Arnold, “EU Passenger Air Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97”, *Air and Space Law*, Cilt: 38, Sayı: 6, 2013, s. 403-438. Dal Pozzo, dn. 4, s. 152-158. Andrew Harrington, “EC 261/2004 and European Commission Reform: A Long and Winding Road to Clarification”, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Cilt: 62, Sayı: 4, 2013, s. 636-642.

¹²¹ [2013] OJ C 327/115.

¹²² [2017] OJ C 93/336.

¹²³ <http://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2013_72#1213334>, Erişim Tarihi: 19.1.2018.

¹²⁴ [2016] OJ C 214/5.

¹²⁵ Bu bilgi, ABAD’ın internet sitesindeki arama motoru kullanılarak elde edilmiştir. <<http://curia.europa.eu>>, Erişim Tarihi: 19.1.2018. Bundan başka bu başvurulardan kayda değer bir kısmının (TUIfly GmbH ile ilgili olanların) ileride “Birleşik

ruhar, bu çalışmada benimsenen sistematikten hareketle; (i) Tüzük'ün uygulama alanı ile ilgili olanlar,¹²⁶ (ii) Tüzük ile havayolu yolcularına hak tanınan haller (uçğa kabul edilmeme, uçuş iptali ve uçuş tehiri) ile ilgili olanlar,¹²⁷ (iii) Tüzük ile havayolu yolcularına tanınan haklar (tazminat hakkı, geri ödeme veya güzergâh değışikliğı hakkı, bakım hakkı ve alt hizmet sınıfına yerleştirme ile bağı hak) ile ilgili olanlar¹²⁸ ve (iv) Tüzük çerçevesinde birtakım diğđer düzenlemeler ile ilgili olanlar¹²⁹ şeklinde birbirinden ayrılabilir.

Sonuç olarak, 261/2004 sayılı Tüzük, gerek uygulamada ileri sürülme sıklığı gerek içerdığı uygulama veya yorum sorunları yönleriyle AB hukukunun ABAD önüne en çok taşınan tasarruflarından biri olma özelliğini koruyacak gözükmekte olup ABAD kararları ışığında şekillenmeye devam edecektir.

-
- Dava" olarak görülebileceğı not düşülmelidir.
- ¹²⁶ 261/2004 sayılı Tüzük md. 3(1/a) ile ilgili olarak bkz. Case C-537/17 Claudia Wegener v Royal Air Maroc SA [2017].
- ¹²⁷ 261/2004 sayılı Tüzük md. 5(3) ile ilgili olarak bkz. Case C-533/17 Anja Oehlke, Wolfgang Oehlke v TUIfly GmbH [2017]. Case C-501/17 Germanwings GmbH v Wolfgang Pauels [2017]. Case C-490/17 Passengers Rights sp. z o.o. v Deutsche Lufthansa AG [2017]. Case C-292/17 EUflight.de GmbH v TUIfly GmbH [2017]. Case C-291/17 Helga Jordan-Grompe, Sven Grompe, Yves-Felix Grompe, Justin Joel Grompe v TUIfly GmbH [2017]. Case C-290/17 Angelina Fell, Florian Fell, Vincent Fell v TUIfly GmbH [2017]. Case C-286/17 Gabriele Ossenbeck v TUIfly GmbH [2017]. Case C-285/17 Marta Gentile and Marcel Gentile v TUIfly GmbH [2017]. Case C-284/17 Simone Künnecke and Others v TUIfly GmbH [2017]. Case C-283/17 Herbert Blesgen v TUIfly GmbH [2017]. Case C-282/17 Werner Ansoorge v TUIfly GmbH [2017]. Case C-281/17 Thomas Schmidt v TUIfly GmbH [2017]. Case C-280/17 Ralph Eßer v TUIfly GmbH [2017]. Case C-279/17 Thomas Kiehl v TUIfly GmbH [2017]. Case C-278/17 Susanne Meyer and Others v TUIfly GmbH [2017]. Case C-275/17 Friedemann Schoen, Brigitta Schoen v TUIfly GmbH [2017]. Case C-274/17 Margarethe Yüce, Ali Yüce, Emin Yüce, Emre Yüce v TUIfly GmbH [2017]. Case C-254/17 Regina Lorenz and Prisca Sprecher v TUIfly GmbH [2017]. Case C-228/17 Reinhard Wittmann v TUIfly GmbH [2017]. Case C-226/17 Brigitte Wittmann v TUIfly GmbH [2017]. Case C-203/17 Eberhard Schmeer v TUIfly GmbH [2017]. Case C-202/17 Peter Rebbe, Hans-Peter Rebbe, Harmine Rebbe v TUIfly GmbH [2017]. Case C-201/17 Holger Schlosser and Nicole Schlosser v TUIfly GmbH [2017]. Case C-200/17 Susanne de Winder v TUIfly GmbH [2017]. Case C-199/17 Rita Hoffmeyer and Rudolf Meyer v TUIfly GmbH [2017]. Case C-198/17 Ivan Wallmann v TUIfly GmbH [2017]. Case C-197/17 Thomas Neufeldt and Others v TUIfly GmbH [2017]. Case C-195/17 Helga Krüsemann and Others v TUIfly GmbH [2017].
- ¹²⁸ 261/2004 sayılı Tüzük md. 5(3) ile ilgili olanlar, aynı zamanda tazminat hakkı ile ilgili olarak addedilebilir. Bkz. dn. 127.
- ¹²⁹ 261/2004 sayılı Tüzük md. 2/b ile ilgili olarak bkz. Case C-532/17 Wolfgang Wirth and Others v Thomson Airways Ltd. [2017].

Kaynakça

Kitap

- Abeyratne Ruwantissa, *Aviation and International Cooperation: Human and Public Policy Issues*, Springer International Publishing, Switzerland, 2015.
- Baykal Sanem/Göçmen İlke, *Avrupa Birliği Kurumsal Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016.
- Bobek Michal/Jeremias Prassl (eds.), *Air Passenger Rights: Ten Years on*, Hart Publishing, Oxford, 2016.
- Dal Pozzo Francesco Rossi, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer International Publishing, Switzerland, 2015.
- Hartley Trevor, *The Foundations of European Union Law*, 7th ed, Oxford University Press, New York, 2010.

Makale ve Kitap Bölümü

- Aksoy Sami, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik", *Güncel Hukuk*, Sayı: Ocak, 2012.
- Arnold Kinga, "Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights", *Air and Space Law*, Cilt: 32, Sayı: 2, 2007.
- Arnold Kinga, "EU Passenger Air Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97", *Air and Space Law*, Cilt: 38, Sayı: 6, 2013.
- Arnold Kinga/Pablo Mendes de Leon, "Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change", *Air and Space Law*, Cilt: 35, Sayı: 2, 2010.
- Balfour John, "The Extraordinary Circumstances Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Cilt: 58, Sayı: 2, 2009.
- Balfour John, "Airline Liability for Delays: The Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 35, Sayı: 1, 2010.
- Bozkurt Bozabalı Banu/Elif Çağla Çelik, "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcunun Uçağa Kabul Edilmemesi", *Legal Hukuk Dergisi*, Sayı: 167, 2016.
- Chatzpanagiotis Michael, "Notion of Flight under Regulation (EC) No. 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 37, Sayı: 3, 2012.
- Croon Johem, "Placing Wallentin-Hermann in Line with Continuing Airworthiness: A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 36, Sayı: 1, 2011.
- Göçmen İlke, "Avrupa Birliği ile Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Türk Mahkemelerinin Avrupa Birliği Hukuku Karşısındaki Tutumuna Yönelik Bir Öneri: AB-Dostu Yorum Yöntemi", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 63, Sayı: 1, 2014.
- Göktepe Hülya, "Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları", *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı: 3, 2016.
- Güner Özbek Meltem Deniz, "Avrupa Birliği'nde ve Amerika Birleşik Devletleri'nde Havayoluyla Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin Düzenlemeler", *Legal*

- Hukuk Dergisi*, Sayı: Prof. Dr. Rona Aybay'a Armağan, 2014.
- Harrington Andrew, "EC 261/2004 and European Commission Reform: A Long and Winding Road to Clarification", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Cilt: 62, Sayı: 4, 2013.
- Milner Alexander, "Regulation EC 261/2004 and 'Extraordinary Circumstances'", *Air and Space Law*, Cilt: 34, Sayı: 3, 2009.
- Pierallini Laura, "Regulation 261/2004 - Passengers' Right to Compensation in Case of Flight Delay. Looking for a Fair Balance of Interests. The Role of the Court of Justice of the EU and the Risk to Waste a Chance for Reform", Pablo Mendes de Leon, ed, *A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law : Essays in Honour of John Balfour*, Brill, the Netherlands, 2014.
- Prassl Jeremias, "EU Aviation Law before the English Courts: Dawson, Huzar, and Regulation 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 39, Sayı: 4, 2016.
- Prassl Jeremias, "Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence", *Journal of European Consumer and Market Law*, Cilt: 5, Sayı: 3, 2016.
- Schmid Roland, "May a Technical Fault with an Aircraft Be Considered as Extraordinary Circumstances in the Meaning of the Regulation (EC) No 261/2004", *Air and Space Law*, Cilt: 32, Sayı: 4-5, 2007.
- Serdar İlknur, "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları", *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, Sayı: 8, 2013.
- Sirmen Kazım Sedat, "Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 11 Şubat 2004 Tarihli Ve 261/2004 Sayılı Tüzük'ünün 2(L), 5, 6 ve 7. Maddelerinin Yorumlanmasına İlişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı Tarafından Verilen Sturgeons v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) Ve Böck-Lepuschitz v. Air France Sa (C-432/07) Ön Karar Davası Kararı ve Kararın Değerlendirilmesi", *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 2, 2014.
- Thijssen Charlotte, "The Montreal Convention, EU Regulation 261/2004 and the Sturgeon Doctrine: How to Reconcile the Three", *Issues in Aviation Law and Policy*, Cilt: 12, Sayı: 3, 2013.
- Wegter Jorn J., "ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention", *Air and Space Law*, Cilt: 31, Sayı: 2, 2006.
- ABAD Kararları
- Case C-292/04 Wienand Meilicke and Others v Finanzamt Bonn-Innenstadt [2007] ECR I-1835.
- Case C-344/04 The Queen, on the application of International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v Department for Transport [2006] ECR I-403.
- Case C-264/06 Commission of the European Communities v Grand Duchy of Luxemburg [2007] ECLI:EU:C:2007:240.
- Case C-333/06 Commission of the European Communities v Kingdom of Sweden [2007] ECLI:EU:C:2007:351.

- Case C-173/07 Emirates Airlines - Direktion für Deutschland v Diether Schenkel [2008] ECR I-5237.
- Joined cases C-402/07 and C-432/07 Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon and Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) and Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07) [2009] ECR I-10923.
- Case C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA [2008] ECR I-11061.
- Case C-204/08 Peter Rehder v Air Baltic Corporation [2009] ECLI:EU:C:2009:439.
- Case C-83/10 Aurora Sousa Rodríguez and Others v Air France SA [2011] ECLI:EU:C:2011:652.
- Case C-294/10 Andrejs Eglītis and Edvards Ratnieks v Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [2011] ECLI:EU:C:2011:303.
- Joined Cases C-581/10 and C-629/10 Emeka Nelson and Others v Deutsche Lufthansa AG and TUI Travel plc and Others v Civil Aviation Authority [2012] ECLI:EU:C:2012:657.
- Case C-11/11 Air France v Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts [2013] ECLI:EU:C:2013:106.
- Case C-12/11 Denise McDonagh v Ryanair Ltd [2013] ECLI:EU:C:2013:43.
- Case C-22/11 Finnair Oyj v Timy Lassooy [2012] ECLI:EU:C:2012:604.
- Case C-139/11 Joan Cuadrench Moré v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV [2012] ECLI:EU:C:2012:741.
- Case C-321/11 Germán Rodríguez Cachafeiro and María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor v Iberia, Líneas Aéreas de España SA [2012] ECLI:EU:C:2012:609.
- Case C-452/13 Germanwings GmbH v Ronny Henning [2014] ECLI:EU:C:2014:2141.
- Case C-94/14 Flight Refund Ltd v Deutsche Lufthansa AG [2016] ECLI:EU:C:2016:148.
- Case C-257/14 C. van der Lans v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV [2015] ECLI:EU:C:2015:618.
- Case C-394/14 Sandy Siewert and Others v Condor Flugdienst GmbH [2014] ECLI:EU:C:2014:2377.
- Joined Cases C-145/15 and C-146/15 K. Ruijssenaars and Others v Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu [2016] ECLI:EU:C:2016:187.
- Case C-255/15 Steef Mennens v Emirates Direktion für Deutschland [2016] ECLI:EU:C:2016:472.
- Case C-315/15 Marcela Pešková and Jiří Peška v Travel Service a.s. [2017] ECLI:EU:C:2017:342.
- Case C-32/16 Ute Wunderlich v Bulgarian Air Charter Limited [2016] ECLI:EU:C:2016:753.
- Case C-302/16 Bas Jacob Adriaan Krijgsman v Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV [2017] ECLI:EU:C:2017:359.
- Case C-559/16 Birgit Bossen and Others v Brussels Airlines SA/NV [2017] ECLI:EU:C:2017:644.