

HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA UÇUŞ İPTALİ VE GECİKMELERİNDE YOLCU HAKLARI

Hülya Göktepe¹

Anadolu Üniversitesi, Eskişehir

ÖZET

Uluslar arası havayolu taşımacılığında 28 Mayıs 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu hükümleri uygulanmaktadır. Ulusal havayolu taşımacılığında ise ulusal hukuk hükümleri uygulanmaktadır. Avrupa Birliği'nde yolcu haklarını düzenlemek üzere 11 Şubat 2004 tarih ve 261/204 sayılı Konsey Tüzüğü çıkarılmıştır. Tüzüğün uygulanmasındaki sorunlar nedeniyle ilgili düzenlemelerde değişiklik yapma gereği ortaya çıkmıştır. Avrupa Birliği Komisyonu bu amaçla 13 Mart 2013 tarihinde 261/2004 Sayılı Yolcu Hakları Tüzüğünde ve 2027/97 Sayılı Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Tüzükte değişiklik yapan bir tasarı hazırlayıp yayınlamıştır. Tasarı ile gecikme ve iptallerde yolcu haklarında değişiklikler yapılmış, olağanüstü haller kavramına açıklık getirilmiştir. Bu çalışmada bu değişiklikler ve olağanüstü haller kavramı açıklanacak, olağanüstü hal sayılan durumlar sıralanacaktır. Bu çalışma betimsel bir çalışmadır, mevcut durumu ortaya koymaya çalışmaktadır.

GİRİŞ

Uluslar arası havayolu taşımacılığında 28 Mayıs 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu (Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme) hükümleri uygulanmaktadır. Konvansiyonun 19.maddesine göre yolcu, bagaj ve yük taşımacılığında gecikme nedeniyle yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yük kaybı ve hasarı hallerinde hava taşıyıcısı sorumludur. Bu nedenle tazminat ödemekle yükümlüdür. Fakat hava taşıyıcısı zarardan kaçınmak için bütün önleyici tedbirleri almışsa veya bu tedbirlerin alınmasında imkânsızlık varsa hava taşıyıcısının sorumluluğu yoktur ve tazminat ödemez.

Ulusal havayolu taşımacılığında ise ulusal hukuk hükümleri uygulanmaktadır. Avrupa Birliği'nde yolcu haklarını düzenlemek üzere 261/2004 sayılı Tüzük çıkarılmıştır. 11 Şubat 2004 tarih ve 261/204 sayılı Konsey Tüzüğü; yolcunun uçağa kabul edilmemesi, iptal ve uzun gecikmeli uçuşlarda yolcuya yapılacak yardım ve ödenecek tazminat ile ilgili ortak kuralları belirleyen bir tüzüktür. 17 Şubat 2005 de yürürlüğe girmiştir. Türkiye'de 3 Aralık

¹ Yard.Doç.Dr., E-posta: hulyagoktepe@anadolu.edu.tr

8-10 Eylül 2014, Erciyes Üniversitesi, Kayseri

2011 tarihli ve 28131 sayılı Resmi Gazete ile "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik" Yayınlanmış ve 1 Ocak 2012 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelik, Avrupa Birliği müktesebatına uyum çerçevesinde Avrupa Birliğinin 11 Şubat 2004 tarihli ve 261/2004 sayılı Konsey Tüzüğüne paralel olarak hazırlanmıştır. Yönetmeliğin amacı, havayolu ile seyahat eden yolcuların sahip olduğu haklar ve bu hakların geçerli olduğu durumlar ile yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşlarının iptal edildiği ve uçuşlarının ertelendiği durumlardaki asgari haklarını belirlemek ve düzenlemektir.

Yolcu hakları konusunda yabancı kaynaklar olmasına rağmen Türkçe kaynakların çok az olması nedeniyle yapılan bu çalışmanın amacı Türkçe literatüre katkıda bulunmaktır.

UÇUŞ İPTALİ VE GECİKMELERİNDE YOLCU HAKLARI

11 Şubat 2004 tarih ve 261/2004 sayılı AB tüzüğüne göre bir uçuşun iptali halinde yolcunun seçilmiş hakları vardır. Bu haklar şunlardır:

- a) Yolcuya yedi gün içinde tam bilet parası ödenir veya seyahatin yapılmayan kısmı ile ilgili ödeme yapılır. Yolcunun gideceği yere ulaşması yolcu için artık bir anlam taşıyorsa bilet parasının tamamı ödenir ve ilk uçuşu yere geri uçuşu sağlanır.
- b) Yolcu mümkün olan en kısa sürede başka bir uçakla son varış noktasına gönderilir.
- c) Yolcu kendisine uygun olacak daha sonraki bir tarihte son varış noktasına gönderilir.

Yolcu bu seçeneklerden birini tercih etme hakkına sahiptir. Bekleme zamanı ile orantılı yiyecek, içecek ikramı, bir veya daha fazla gece kalmanın gerekli olduğu durumlarda konaklama, havaalanı ve otel arasında ulaşımın sağlanması, iki telefon görüşmesi, teleks veya faks mesajı, e-mail imkânının sağlanması gibi yardımlarda ücretsiz olarak hava taşıma işletmesi tarafından yolcuya sunulacaktır.

Bunlara ilave olarak yolcuya tazminat ödenmelidir. Tazminatlar km'ye göre üç gruba ayrılmaktadır. Tazminat miktarları, 1500km'ye kadar olan uçuşlar için 250 €, 1500km'den 3500 km'ye kadar olan uçuşlar için 400 €, 3500 km'nin üzerindeki uçuşlar için 600 € olarak belirlenmiştir. Uçuşa kabul edilmeyen yolculara alternatif uçuş temin edilirse ve varış zamanı rezervasyonu yapılmış uçuşun varışını, 1500 km'ye kadar olan uçuşlarda iki saati geçmiyorsa, 1500 ve 3500 km arasındaki uçuşlarda üç saati geçmiyorsa, 3500 km'nin üzerindeki uçuşlarda dört saati geçmiyorsa tazminat miktarlarında %50 indirim yapılır.

Tazminat ödeme yükümlülüğü aşağıdaki durumlarda ortadan kalkar:

- a) Yolcular en az iki hafta önce iptalden haberdar edilirlerse,
- b) Yolcular iki hafta ile yedi gün arasında iptalden haberdar edilirlerse ve iptal edilen uçuşun yerine önerilen alternatif uçuşun planlanan uçuşa göre kalkış saati iki saat, varış saati dört saat gecikmeden az ise,

- c) Yolcular yedi gün içinde iptalden haberdar edilirlerse ve iptal edilen uçuşun yerine önerilen alternatif uçuşun saati planlanan uçuşa göre kalkış saati bir saat, varış saati iki saat gecikmeden az ise

Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, tüm tedbirleri almasına rağmen olağanüstü hallerin iptale neden olduğunu kanıtlayabildiği takdirde tazminat ödemekle yükümlü olmaz.

Gecikmeli uçuşlarda, gecikmenin 1500km'ye kadar olan uçuşlarda iki saat veya daha fazla olması, 1500-3500 km arası uçuşlarda üç saat veya daha fazla olması, 3500 km'yi aşan uçuşlarda dört saat veya daha fazla olması halinde yolcu birtakım haklara sahiptir. Bekleme süresine göre yolcuya yiyecek içecek, telefon, faks, e-mail imkânı sunulur, uçuş en az bir gün sonra ise otele konaklama, otele ulaşım gibi imkânlardan yararlandırılır. Gecikme beş saati aşarsa, bilet ücretini iade, uçmadığı kısmın iadesi, geri uçuş, başka bir uçakla varış noktasına uçuş gibi imkânlar tanınır.

Gecikme durumlarında yukarıda bahsedilen yolcu hakları dışında tazminat ödeme yükümlülüğünden bahsedilmemektedir.

Türkiye'de de ilgili Tüzükteki yolcu haklarına aynen yer verilmiştir. Bunun dışında uçuş iptali halinde yolculara iç hat uçuşlar için 100 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı tutarında tazminat verileceği düzenlenmiştir. Gecikme durumunda ise Tüzüğe benzer şekilde tazminat ödeme yükümlülüğü yer almamıştır.

Avrupa Birliği'nde 261/2004 sayılı Tüzükte gecikme durumlarında yolcuya tazminat ödeneceği düzenlenmemişken, Avrupa Adalet Divanı Sturgeon Davasında, varış noktasında üç saat veya daha fazla gecikmelerde yolcular tazminata hak kazanır, kararını vermiştir [Steppler ve Meigel, 2012]. Uçuş iptallerinde, eğer iptal olağanüstü haller nedeniyle olmuşsa hava taşıma işletmesinin tazminat ödeme yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır. Bu durumda hangi durumların olağanüstü haller olduğunun belirlenmesinde fayda vardır. Fakat 261/2004 sayılı Tüzükte olağanüstü haller açıklanmamıştır bu da yolcular ve hava taşıma işletmeleri arasında sorunlara sebep olmuştur. Avrupa Adalet Divanı Wallentin-Hermann davasında olağanüstü halleri tanımlamış ve hava aracındaki teknik problemlerin olağanüstü hal olamayacağına [Balfour, 2010] açıklık getirmiştir.

261/2004 sayılı Tüzüğün uygulanmasındaki sorunlar nedeniyle ilgili düzenlemelerde değişiklik yapma gereği ortaya çıkmıştır. Avrupa Birliği Komisyonu bu amaçla 13 Mart 2013 tarihinde 261/2004 Sayılı Yolcu Hakları Tüzüğünde ve 2027/97 Sayılı Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Tüzükte değişiklik yapan bir tasarı hazırlayıp yayınlamıştır. Tasarı ile gecikme ve iptallerde yolcu haklarında değişiklikler yapılmış, olağanüstü haller kavramına açıklık getirilmiştir.

Avrupa Parlamentosu 22 Ocak 2014 tarihinde ilgili yasa tasarısında değişiklikler yaparak bunu yayınlamıştır. 5 Şubat 2014 tarihinde tasarı oylanmış ve tasarının büyük bir kısmında komisyon önerilerine destek verilmiştir. Gecikmelerde ödenecek tazminat, olağanüstü haller ve havayolunun iflası durumlarında ise Komisyondan farklı önerilerde bulunulmuştur. Tasarının 2015 yılı başlarında yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

UÇUŞ İPTALİ VE GECİKMELERİNDE YOLCU HAKLARINDA GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLER

Avrupa Birliği'nin 261/2004 Sayılı Yolcu Hakları Tüzüğünde ve 2027/97 Sayılı Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Tüzükte değişiklik yapan tasarısının getirdiği değişiklikler şunlardır:

[Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52001PC0784>]

Gecikmeli ya da İptal Edilen Uçuşlarda Bilgi Verilmesi

261/2004 sayılı Tüzük hava taşıyıcılarına yolculara hakları konusunda bilgi vermeyi zorunlu kılmaktadır fakat olayın kendisiyle ilgili yerinde bilgi verme konusunda herhangi bir zorunluluk içermemektedir. Tasarı gecikmeli ya da iptal edilen uçuşların durumu hakkında en kısa zamanda yolculara bilgi vermeyi açık bir zorunluluk haline getirmektedir. Taşıyıcı en kısa zamanda ve planlanan kalkış zamanından 30 dakikayı geçmeyecek bir zaman içinde, durumla ilgili yolcuya bilgi vermek zorundadır. Mevcut olarak bir zaman sınırlaması yoktur. Taşıyıcı bilgi mevcut olur olmaz tahmini kalkış zamanı hakkında da yolcuya bilgi vermelidir. Avrupa Parlamentosu buna ek olarak, yolculuğu aksatan olağanüstü haller ve sahip oldukları haklar konusunda yolcuya bilgi verecek havaalanlarında iletişim (kontakt) noktaları olmasını önermektedir. [http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-119_en.htm]. Avrupa Parlamentosunun tasarıda yaptığı değişikliğe göre yolculara haklarını sağlamak ve şikayetlerini yapmak için en basit ve en hızlı prosedürle bilgi verilmelidir.

Uzun Gecikmelerde Tazminat Hakkı

Tasarı, 261/2004 sayılı Tüzükte yer alan uzun gecikmelerde tazminat hakkını açık olarak getirmektedir. Bununla birlikte, iptalleri arttırmaktan kaçınmak için tazminat hakkını sağlayan zaman eşliğinin AB içindeki bütün yolculuklarda 3 saatten 5 saate arttırılması önerilmektedir. Buna göre, gecikme durumlarında tazminat hakkı AB içindeki bütün yolculuklarda 5 saatten sonrasına yükseltilmektedir. AB için tek eşik önerilirken, üçüncü ülkelere veya üçüncü ülkelerden yolculuklarda seyahatin uzaklığına bağlı olarak eşik farklılaşmaktadır. Bu eşikler AB dışındaki 3500 km veya daha az yolculuklar için 5 saat, AB dışındaki 3500 ve 6000 km arası yolculuklar için 9 saat, AB dışındaki 6000 km ve daha fazla yolculuklar için 12 saat dir. Amaç hava taşıyıcılarına problemi çözmek için uygun bir zaman vermek ve onları sadece iptal etmek değil uçuşun yapılması için cesaretlendirmektir. Üç saatlik bir eşik çoğu durumlarda yedek parçalar veya yedek uçaklar için çok kısadır, özellikle taşıyıcı üslerinden uzakta olan havaalanlarındaki teknik arızalar için. Avrupa Parlamentosu yasa tasarısının ilgili maddesini değiştirerek eşiklerde değişiklik yapmıştır. Buna göre, 2500 km. ya da daha az olan yolculuklarda gecikmenin 3 saat veya daha fazla olması, 2500 km den daha fazla topluluk içi yolculuklar ve 2500 ile 6000 km arası üçüncü ülkelere veya üçüncü ülkelerden yapılan yolculuklar için gecikmenin 5 saat veya daha fazla olması, 6000 km den daha fazla

8-10 Eylül 2014, Erciyes Üniversitesi, Kayseri

olan yolculuklar için gecikmenin 7 saat veya daha fazla olması halinde yolcular tazminata hak kazanacaktır. Olağanüstü durumlarda taşıyıcı, gecikmenin bu durumlardan biri nedeniyle olduğunu ispatlayabilirse tazminat ödemekle yükümlü değildir.

Avrupa Parlamentosu mevcut yolcu hakları tüzüğünde yer alan tazminat miktarlarında değişiklik yapmaktadır. Yolcuya tazminat kilometreye göre ödenmektedir. Tazminat miktarları, 2500 km veya daha az yolculuklarda 300 EURO, 2500 ve 6000 km arası yolculuklarda 400 EURO, 6000 km veya daha fazla yolculuklarda 600 EURO olarak belirlenmektedir. Komisyon madde 16'ya göre kurulan komiteye danışarak tazminat miktarlarını arttırabilir. Eğer taşıyıcı yeniden güzergâh değişikliği sunmada başarısız olursa yolcu kendisi güzergâh değişikliğini ayarlayabilir ve ilgili harcamaların ödenmesini isteyebilir.

Asfalt Gecikmeleri

Asfalt gecikmesi, kalkışta, yolcunun uçağa alınmasının başlaması ve kalkış zamanı arasında uçağın zeminde kalma zamanı ya da varışta, uçağın piste (havaalanına) inmesi ile yolcunun indirilmesinin (tahliye edilmesinin) başlaması arasındaki zaman demektir. Komisyon Tasarısı, hava aracının asfalttaki gecikmeleri halinde yolcuların haklarını açık bir şekilde düzenlemektedir, örneğin, yiyecek içecek ikramları, 5 saatten sonra indirilme hakkı (bilet ücretinin geri ödenmesi hakkı doğrultusunda) gibi. Ayrıca asfalt beklemelerinin bir saati aşması durumunda klima, tuvaletin kullanımı, tıbbi yardım ve su içme hakkını vermektedir. Avrupa Parlamentosu tasarıda yaptığı değişiklikle asfalt gecikmelerinin 2 saati aşması halinde indirilme hakkını vermektedir. Toplam gecikme 3 saatten daha fazla ise bilet ücretini iade, geri dönüş hakkı, güzergâh değişikliği hakkı verilmektedir.

Güzergâh Değişikliği Hakkı

Tasarı eğer hava taşıyıcısı kendi hizmetleri ile 12 saat içinde yolcuya güzergâh değişikliği sunamıyorsa, koltuk doluluk durumuna bağlı olarak diğer taşıyıcıları veya diğer taşıma modlarını düşünmelidir konusuna açıklık getirmektedir. Komisyon bu haklara 12 saat sonra başvurmayı önerirken, Parlamento daha düşük 8 saat sınırını önermektedir [http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-119_en.htm].

Bakım ve Yardım Hakkı

Tasarı, yeni bilgi verme gereksinimine ek olarak, yolcuların bakım ve yardım haklarını kuvvetlendirmektedir. Mevcut olarak bakım ve yardım için zaman eşiği uçuş uzaklığına bağlıdır (2, 3 ve 4 saatler). Tasarı bütün uzaklıklardaki uçuşlar için 2 saatlik tek bir zaman eşiği getirerek durumu basitleştirmektedir. Böylece uçuş uzaklığı ne olursa olsun iki saatlik gecikmeden sonra haklar aktif hale gelecektir. Gecikme beş saati aşarsa veya bir ya da daha fazla gece kalmak gerekirse konaklama imkânı ve havaalanı ile konaklama yeri arasında ulaşım sağlanır. Parlamento tasarıda yaptığı değişiklik ile beş saatlik gecikmeyi üç saate indirmiştir. Buna göre gecikme üç saati aşıyorsa veya bir ya da daha fazla gece kalmak gerekirse konaklama imkânı ve havaalanı ile konaklama yeri arasında ulaşım sağlanır. Komisyon tasarısına göre gecikme beş saati aşarsa, Parlatorunun tasarıda yaptığı değişikliğe göre ise gecikme üç saati aşarsa, bilet ücretini iade, uçmadığı kısmın iadesi, geri uçuş, başka bir uçakla varış noktasına uçuş gibi imkânlar tanınır.

Kaçırılan Bağlantılı Uçuşlar

İlk uçuşunun geç kalması nedeniyle bağlantılı uçuşu kaçıran yolcuya yardım ve tazminat hakkı mevcut düzenlemelerde açık bir şekilde tanımlanmamıştır. Tasarı önceki uçuşun gecikmesi nedeniyle bağlantılı uçuşunu kaçıran yolculara bakım hakkı (bu bakımın sağlanmasında en iyi durumda olan kaçırılan uçuşu gerçekleştiren hava taşıyıcısı tarafından sağlanmalıdır) ve belli durumlarda tazminat hakkı (toplam gecikmenin başlangıcında olan gecikmiş uçuşu gerçekleştiren hava taşıyıcısı tarafından sağlanmalıdır) getirmektedir. Bu haklar açık olarak tanımlanmaktadır, örneğin, 2 saatten sonra yardım ve eğer varış noktasında gecikme bütün AB içi uçuşlarda ve 3500 km den daha az kısa uluslar arası uçuşlarda 5 saatten daha fazlaysa tazminat hakkı gibi.

Yolcuların Konaklama Hakkı

Komisyon tasarısına göre olağanüstü durumlar nedeniyle gecikme ve iptal durumlarında, hava taşıyıcısı, yolcu başına ve her gece için en fazla 100 Euro olacak şekilde 3 gece için konaklama hakkı sağlayacaktır. Ayrıca, konaklama hükmündeki sınırlama hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara, bu yolculara eşlik eden kişilere, hamile kadınlara, özel tıbbi yardım ihtiyacı olan kişilere ve tek başına seyahat eden çocuklara uygulanamaz. Bu tür yolcular planlanan kalkış zamanından 48 saat öncesinde hava taşıyıcısına önceden bildirilmelidir. Avrupa Parlamentosunun tasarısının bu maddesinde yaptığı değişikliğe göre, eğer taşıyıcı iptal, gecikme ve değişikliklerin olağanüstü durumlar nedeniyle olduğunu ispatlayabilirse ve iptal, gecikme ve değişiklikler bütün uygun tedbirler tam olarak alınmasına rağmen önlenemiyorsa konaklamanın toplam süresi maksimum 5 gece ile sınırlandırılabilir. Eğer yolcu konaklamasını kendisi ayarlayacaksa, konaklama maliyeti yolcu başına her gece için 125 Euro ile sınırlandırılabilir. Taşıyıcı bu sınırlamaları uyguluyorsa, 5 gecedan sonra mevcut konaklama için yine de yolcuya bilgi sağlanmalıdır.

Küçük ölçekli (bölgesel) operasyonlar yapan hava taşıyıcıları, en fazla 80 koltuk kapasiteli uçaklarla 250 km den daha az uçuşlarda yolculara konaklama sağlamak mecburiyetinde değildir (bağlantılı uçuşlar hariç). Yine, bu düzenleme hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara, bu yolculara eşlik eden kişilere, hamile kadınlara, özel tıbbi yardım ihtiyacı olan kişilere ve tek başına seyahat eden çocuklara uygulanamaz. Komisyon tasarısının küçük uçaklarla kısa mesafeli uçuşlarda konaklamayı ödeme yükümlülüğünden muaf olması maddesi Parlamentosunun tasarıda yaptığı değişiklikle silinmiştir. Hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler ve özel ihtiyacı olan kişilere konaklamada herhangi bir sınırlama ve ücret uygulanamaz.

Olağanüstü Haller

Olağanüstü haller terimi çok önemlidir çünkü bu hallerde hava taşıyıcısının yolculara tazminat ödemesi gerekmemektedir. Terim mevcut 261/2004 sayılı Tüzük'te açık bir şekilde tanımlanmamıştır. Tasarı Avrupa Adalet Divanının Wallentin-Herman (C- 549/07 Wallentin-Herman davası) kararında [Giesberts ve Kleve, 2010] yapmış olduğu olağanüstü haller tanımını kabul etmiştir. Buna göre olağanüstü haller; ilgili hava taşıyıcısının normal faaliyetlerinin doğasında olmayan ve onun kontrolü dışında olan haller olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca, daha fazla yasal belirlilik için, tasarı, olağanüstü haller olarak düşünülen hallerin ve olağanüstü olmayan hallerin sınırlayıcı olmayan bir listesini ek olarak vermektedir. Örneğin, doğal afetler veya hava trafik kontrolörlerinin grevleri olağanüstü

8-10 Eylül 2014, Erciyes Üniversitesi, Kayseri

olarak görülmektedir, fakat rutin olarak yapılan uçak bakım ile ilgili tanımlanan teknik problemler olağanüstü olarak görülmemektedir.

Avrupa Parlamentosu olağanüstü durumları açık olarak tanımlayan Komisyon önerisini desteklemektedir, bu durumlarda taşıyıcı tazminat ödemek zorunda kalmayacaktır. Fakat teknik arızalar konusunda Komisyondan farklı düşünülmektedir. Komisyon sınırlı sayıda teknik arızayı istisna olarak olağanüstü durum kabul ederken (örneğin, eğer bakım doğru olarak yapılmışsa havadayken tespit edilen teknik arızalar) parlamento teknik arızaların hiçbir zaman muaf olamayacağını ve olağanüstü olarak sayılamayacağını önermektedir. Diğer farklılık parlamentonun olağanüstü durumlar için kapalı bir liste önermesidir. Komisyona göre tecrübeler yanardağ patlamasında olduğu gibi hiç kimsenin tahmin edemeyeceği olayları gösterdiğinden, önerilen liste açık olmalıdır. Böylece henüz tahmin edilemeyen gelecekteki olayları da dikkate alınmalıdır.

Avrupa Parlamentosunun tasarının olağanüstü durumları tanımlayan maddesinde yaptığı değişikliğe göre, olağanüstü haller, ilgili hava taşıyıcısının normal faaliyetlerini yerine getirirken kontrolü dışında ve uygulanan ilgili emniyet ve güvenlik yükümlülüklerinin dışında olan olaylardır. Olağanüstü haller ekte verilen liste ile sınırlandırılmıştır. Komisyon, gerekli olduğu yerlerde bu listeye ilaveler yapmak için yetkilendirilmiştir. Maddenin gerekçesine göre ilgili yasal belirliliği garanti etmek için liste sınırlayıcı olmalıdır.

Türkiye'deki yolcu hakları yönetmeliğine göre olağanüstü haller: Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin çalışmasını etkileyen özellikle siyasi istikrarsızlık, ilgili uçuşun gerçekleştirilmesine uygun olmayan meteorolojik şartlar, doğal afetler, güvenlik riskleri, beklenmedik uçuş emniyeti noksanlıkları ve grev gibi durumları ifade etmektedir.

AB Komisyon tasarısının verdiği ekte yer alan ve olağanüstü haller olarak düşünülen ve olağanüstü haller olarak düşünülmeyen durumlar ile Avrupa parlamentosunun bu ekte yaptığı değişiklikler aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Komisyon Tarafından Önerilen Madde Metni	Parlamento Tarafından Yapılan Değişiklikler
i. Uçuş operasyonunun emniyetini imkansızlaştıran doğal afetler	
ii. Hava aracının normal operasyonunun doğasında olmayan teknik problemler, örneğin, Sözkonusu uçuş operasyonu sırasında kusur tespiti ve bunun operasyonun normal olarak devamını engellemesi, uçuş emniyetini ortadan kaldıran ve üretici ya da yetkili bir makam tarafından tespit edilen gizli bir üretim hatası	ii. Gizli bir üretim hatası tarafından sebep olunarak hava aracını etkileyen teknik problemler, ki, bu problemler üretici ya da yetkili otorite tarafından resmen uçuş öncesi kontrol sırasında veya hava aracı hizmet için serbest bırakıldıktan sonra belirlenir.

	ii. Kuş çarpması tarafından sebep olunan hasar
iii. Güvenlik riskleri, uçuş operasyonunun emniyetini imkansızlaştıran sabotaj ya da terör eylemleri	iii. Uçuşun güvenli yapılmasını imkânsız kılan savaş, siyasi istikrarsızlık, sabotaj veya terör eylemleri
iv. İlgili uçuşun kesilmesini gerektiren tıbbi aciliyet yada hayatı tehdit eden sağlık riskleri	iv. İlgili uçuşun kesilmesini veya değiştirilmesini gerektiren sağlık riskleri veya tıbbi acil durumlar
v. Hava trafik yönetimi kısıtlamaları veya hava sahasının veya bir havaalanının kapatılması	v. Öngörülemeyen hava trafik yönetimi kısıtlamaları ya da yetkililer tarafından pist kapakları da dahil olmak üzere hava sahasının beklenmedik kapatılması
vi. Uçuş emniyetine uygun olmayan meteorolojik koşullar	vi. Uçuş emniyetine uygun olmayan meteorolojik koşullar ya da uçuşta veya hizmete çıktıktan sonra hava aracının zarar görmesi ve uçuş emniyetinin imkânsız hale gelmesi
vii. Hava taşıyıcısındaki ya da hava alanları ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları gibi gerekli servis sağlayıcılarındaki grevler	vii. Hava taşıyıcısında veya hava alanları ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları gibi gerekli servis sağlayıcılarındaki öngörülemeyen grevler
2. Aşağıdaki durumlar olağanüstü durumlar olarak düşünülmez. i. Hava aracının normal operasyonunun doğasında olan teknik problemler, örneğin, rutin bakım sırasında belirlenen bir problem veya hava aracının uçuş öncesi kontrolü sırasında belirlenen bir problem ii. Uçuş personelinin veya kabin personelinin olmaması (grev sebebiyle olmaksızın)	Bu madde silinmiştir.

Kaynaklar

Arpad Szakal, *The European Commission's Proposal to Amend EU Regulation 261/2004*, 2013.
<http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/2013/09/Proposed-Revision-of-Regulation-261-2004.pdf>, Erişim tarihi 6 Ağustos 2014.

Balfour, John, 2010. *Airline liability for Delays: The European Court of Justice of the EU Rewrites EC Regulation 261/2004*, Air and Space Law 35, no.1, s.71-75.

CJEU, 2010. Judgment dated Nov. 19, 2009, cases numbers C-402/07 and C-432/07, OJ C24, 30 Oct. 2010.

CJEU, 2008. Case C-549/07, ECR

Dempsey Paul Stephen, 2004. *European Aviation Law*, Kluwer Law International, 2004.

Dempsey Paul Stephen, Milde Michael, 2005. *International Air Carrier liability: Montreal Convention of 1999*, McGill University Centre for research in Air and Space Law, Canada.

Dempsey Paul Stephen, Gesell Laurence E., 2006. *Airline Management: Strategies for the 21st Century*, Second Edition, Coast Aire Publications, USA.

DRAFT EUROPEAN PARLIAMENT LEGISLATIVE RESOLUTION, 2013 On the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)), , Erişim tarihi 6 Ağustos 2014.

European Commission Press Release, 2014. *Commission Proposes New Measures To Strengthen Air Passenger Rights*, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-219_en.htm, Erişim tarihi 6 Ağustos 2014.

European Commission Press Release, 2014. *Air Passenger Rights Revision – Frequently Asked Questions*, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_en.htm, Erişim tarihi 6 Ağustos 2014.

European Commission Press Release, 2014. *European Parliament votes on air passenger rights*, http://www.europa.eu/rapid/press-release_IP-14-119_en.htm, Erişim tarihi 6 Ağustos 2014.

Giesberts, L. ve Kleve Guido, 2010. *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays*, Air and Space Law 35, no.4/5, s.293-304.

Passenger rights, 2014. http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/legislation_en.htm.

Passenger rights, 2014. http://ec.europa.eu/transport/passengers/air/air_en.htm.

Proposal for a Regulation Of The European Parliament And Of The Council Establishing Common Rules On Compensation And Assistance To Air Passengers in The Event Of Denied boarding and of cancellation or long delay of flights, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52001PC0784>.

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91, (OJ L46/1, 17.2.2004),

Regulation (EC) No 2027/97 of the Council of 9 October 1997 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air (OJ L 285, 17.10.1997, p.1) as amended by Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 (OJ L 140, 30.5.2002)

Steppler, U. ve Meigel, K.S., 2012. *Compensation for Delay further to Sturgeon only if Delay Occurs Cumulatively upon Departure and Arrival*, Air and Space Law 37, no.6, , s.497-504.

Wouwer, J.L., 1998. *Recent Developments and Perspectives in European and International Air Transport Law*, Bruylant Homes International, Brussels.