



# DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ  
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 8 / Sayı: 2 / Yıl: 2025, ss. 377-420

## AVRUPA BİRLİĞİ ADALET DİVANI'NIN (DÖRDÜNCÜ DAİRE) 2 EYLÜL 2021 TARİHLİ VE C-570/19 NUMARALI İRİŞ FERRİES LTD İLE ULUSAL ULAŞTIRMA KURUMU (İRLANDA) KARARI\*

*DECISION OF THE COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION  
(FOURTH CHAMBER) DATED 2 SEPTEMBER 2021 AND NUMBERED C-  
570/19 IRISH FERRİES LTD V. NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY  
(IRELAND)*

**Çeviren:** Dr. Öğr. Üyesi Ramazan DURGUT\*\*

C-570/19 sayılı davada, Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın 267. maddesi uyarınca yapılan bir ön karar başvurusuna ilişkin olarak, 22 Temmuz 2019 tarihli kararla İrlanda Yüksek Mahkemesi tarafından sunulan ve 26 Temmuz 2019 tarihinde Adalet Divanı'na ulaşan başvuru kapsamında,

**Irish Ferries Ltd ile**

**Ulusal Ulaştırma Kurumu (National Transport Authority)**

arasındaki dava çerçevesinde,

\* Çeviri & Karar, Geliş Tarihi: 30.06.2025 / Kabul Tarihi: 20.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1730576.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

\*\* Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı (rdurgut@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9037-2005).



## ADALET DİVANİ (Dördüncü Daire)

Daire Başkanı M. Vilaras, Yargıçlar N. Piçarra, D. Šváby (Raportör) ve S. Rodin ile Yargıç K. Jürimäe'nin katılımıyla,

Başavcı: M. Szpunar,

Yazı İşleri Müdürü: İdari Görevli C. Strömholm,

9 Eylül 2020 tarihli duruşma ile yazılı usule dayanarak,

aşağıdaki tarafların açıklamalarını dikkate alarak:

– Irish Ferries Ltd, V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath ve E. Roberts (Solicitors) ile C. Donnelly ve P. Sreenan, SC tarafından temsil edilmiştir,

– National Transport Authority, M. Collins ve D. McGrath, SC, S. Murray, BL ile M. Doyle, K. Quigley ve E. O'Hanrahan (Solicitors) tarafından temsil edilmiştir,

– İrlanda, M. Browne, G. Hodge, J. Quaney ve A. Joyce tarafından vekil sıfatıyla, ayrıca P. McGarry, SC ve M. Finan, BL'nin desteğiyle temsil edilmiştir,

– Avrupa Parlamentosu, L. G. Knudsen ve A. Tamás tarafından vekil sıfatıyla temsil edilmiştir,

– Avrupa Birliği Konseyi, O. Segnana ve R. Meyer tarafından vekil sıfatıyla temsil edilmiştir,

– Avrupa Komisyonu, N. Yerrell, L. Armati ve S. L. Kalèda tarafından vekil sıfatıyla temsil edilmiştir,

Başavcı'nın 4 Mart 2021 tarihli duruşmada sunulan sonuç mütalaaları dinlendikten sonra aşağıdaki karar verilmiştir<sup>1</sup>:

### **Karar**

**1** Ön karar başvurusu, Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 24 Kasım 2010 tarihli ve Deniz ve İç Su Yoluyla Yolcu Taşımacılığına İlişkin Yolcu Haklarını

<sup>1</sup> <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62019CJ0570&qid=1750852124503>> s.e.t. 22 Haziran 2025.

Düzenleyen (AB) 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün<sup>2</sup> 18. ve 19. maddeleri, 20/4. maddesi ile 24. ve 25. maddelerinin yorumlanmasına ve bu Tüzüğü'nün geçerliliğine ilişkindir.

**2** Bu karar, Irish Ferries Ltd ile İrlanda Ulusal Ulaştırma Kurumu (bundan sonra “İrlanda Ulaştırma Kurumu” olarak anılacaktır) arasındaki, Dublin (İrlanda) ile Cherbourg (Fransa) arasındaki feribot seferlerinin iptali nedeniyle yolculara hangi koşullar altında tazminat ödenmesi gerektiğine ilişkin bir hukuk davası kapsamında verilmiştir.

## Yasal Çerçeve

### *Avrupa Birliği Hukuku*

#### *1177/2010 Sayılı Tüzük*

**3** 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün Giriş Bölümü 1, 2, 3, 12 ila 15, 17 ve 19. gerekçeleri aşağıdaki gibidir:

“(1) Birliğin deniz ve iç su yolu taşımacılığı alanındaki tedbirleri, diğer ulaşım türlerinin standartlarıyla karşılaştırılabilir yüksek bir yolcu koruma düzeyini sağlamayı hedeflemelidir. Ayrıca, tüketicinin korunmasına ilişkin genel gereklilikler tamamen dikkate alınmalıdır.

(2) Deniz ve iç su yolu taşımacılığında yolcular taşıma sözleşmesinde daha zayıf taraf olduklarından, tüm yolculara asgari bir koruma düzeyi sağlanmalıdır. Taşıyanlar, bu Tüzükte belirtilen şartlardan yolcu açısından daha avantajlı sözleşme koşulları sunmaktan hiçbir şekilde alıkonulmamalıdır. Aynı şekilde bu Tüzüğü'nün amacı, eşya taşımacılığına ilişkin şirketler arası ticari ilişkilere (‘business-to-business’) müdahale etmek değildir. Özellikle bir kara taşımacılığı şirketi ile bir taşıyan arasında yapılan sözleşmeler, bu Tüzük anlamında taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmemelidir ve bu nedenle bu tür sözleşmeler kapsamında kara taşımacılığı şirketine veya çalışanlarına, gecikme durumunda bu Tüzüğe göre tazminat hakkı tanınmaz.

(3) Yolcuların korunması, yalnızca Üye Devletlerin yetki alanı içindeki limanlar arasında sunulan yolcu taşımacılığı hizmetleriyle sınırlı

<sup>2</sup> <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1751273110320&uri=CELEX%3A32010R1177>> s.e.t. 22 Haziran 2025.



kalmamalı; aynı zamanda, yolcu taşımacılığı pazarında rekabetin bozulması riskini göz önünde bulundurarak, bu tür limanlar ile Üye Devletlerin yetki alanı dışındaki limanlar arasında sunulan hizmetleri de kapsamalıdır. Bu nedenle "Birlik taşıyanı" terimi, Antlaşma'nın 85 ve 86. maddelerinin deniz taşımacılığına uygulanmasına ilişkin ayrıntılı kuralları belirleyen 22 Aralık 1986 tarihli ve 4056/86 sayılı Konsey Tüzüğü (EEC) gibi diğer Birlik hukuku düzenlemelerine halel getirmeksizin, bu Tüzüğün amaçları doğrultusunda mümkün olduğunca geniş yorumlanmalıdır [(ABİ. 1986, L 378, S. 4)] ve Üye Devletler içinde deniz taşımacılığına hizmet sağlama serbestisi ilkesini uygulayan 7 Aralık 1992 tarih ve 3577/92/EC sayılı Konsey Tüzüğü (deniz kabotajı) [(ABİ.1992, L 364, S. 7)].

...

(12) Bir yolcu taşıma hizmetinin veya gemi seyahatinin iptali veya gecikmesi durumunda yolcular yeterli şekilde bilgilendirilmelidir. Bu bilgi, yolcuların gerekli düzenlemeleri yapmalarını ve gerekirse alternatif bağlantılar hakkında bilgi edinmelerini kolaylaştırmalıdır.

(13) Taşıma hizmetlerinin iptali veya uzun süre gecikmesi nedeniyle yolculara verilen rahatsızlık azaltılmalıdır. Bu amaçla, yolcularla yeterince ilgilenilmeli ve kabul edilebilir koşullar altında yolculuklarını iptal etme ve para iadesi alma veya alternatif ulaşım imkânına sahip olmalıydılar. Yolcular için yeterli konaklamanın mutlaka otel odalarından oluşması gerekmez, ancak özellikle her bir vakanın koşullarına, yolcuların araçlarına ve geminin özelliklerine bağlı olarak mevcut olan diğer uygun konaklama yerleri de olabilir. Bu bağlamda ve usulüne uygun olarak gerekçelendirilmiş istisnai ve acil durumlarda, taşıyanlar sivil makamlarla işbirliği içinde mevcut uygun tesislerden tam olarak yararlanabilmelidir.

(14) Taşıyanlar, geminin güvenli bir şekilde çalışmasını etkileyen hava koşulları veya tüm makul tedbirler alınmış olsa dahi önlenemeyecek olağanüstü koşullar nedeniyle iptal veya gecikme durumları hariç olmak üzere, bir yolcu taşıma hizmetinin iptali veya gecikmesi durumunda yolculara bilet fiyatının belirli bir yüzdesinin tazminat olarak ödenmesini sağlamalıdır.



(15) Taşıyanlar, genel kabul görmüş ilkelere uygun olarak, iptal veya gecikmenin söz konusu hava koşulları veya olağanüstü durumlardan kaynaklandığını kanıtlama yükümlülüğünü üstlenmelidir.

...

(17) Olağanüstü haller arasında özellikle doğal afetler, örneğin yangınlar ve depremler, terör saldırıları, savaşlar ve silahlı askerî ya da sivil çatışmalar, isyanlar, askerî veya hukuka aykırı el koymalar, grevler, hasta, yaralı veya ölü kişilerin karaya çıkarılması, deniz veya iç su yollarında yapılan arama ve kurtarma operasyonları, çevrenin korunması için gerekli tedbirler, trafik yönetim birimlerinin veya liman otoritelerinin kararları ile kamu düzeni ve güvenliği ya da acil ulaşım ihtiyaçlarına ilişkin yetkili makamların kararları yer almalıdır.

...

(19) Avrupa Birliği Adalet Divanı daha önce, iptal veya gecikmelere yol açan sorunların yalnızca, ilgili taşıyanın normal faaliyetinin bir parçası olmayan ve gerçekten onun denetimi dışında kalan olaylara dayanması hâlinde 'olağanüstü hâl' kavramı kapsamında değerlendirilebileceğine karar vermiştir. Ayrıca, geminin güvenli işletimini tehdit eden hava koşullarının taşıyan tarafından gerçekten kontrol edilemeyeceğine dikkat çekilmelidir."

4 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2. maddesi ("Kapsam") şöyledir:

(1) Bu Tüzük, aşağıdaki yolcular için geçerlidir:

a) Kalkış limanı bir üye devletin yetki alanında bulunan yolcu taşımacılığı hizmetlerinden yararlanan yolcular;

b) Kalkış limanı bir üye devletin yetki alanı dışında olup, varış limanı bir üye devletin yetki alanında bulunan yolcu taşımacılığı hizmetlerinden yararlanan ve bu hizmetin madde 3 fıkra e'de tanımlanan şekilde Birlik taşıyanı tarafından sağlandığı yolcular;

c) Kalkış limanı bir üye devletin yetki alanında bulunan kruvaziyer yolcuları. Ancak bu yolcular için, 16 (2). madde, 18. ve 19. maddeler ile 20/1. ve 20/4. maddeler geçerli değildir.

(2) Bu Tüzük, aşağıdaki yolcular için geçerli değildir:



- a) En fazla 12 yolcu taşıma yetkisine sahip gemilerle seyahat eden yolcular;
- b) Gemi işletmesinden sorumlu mürettebatı en fazla üç kişiden oluşan gemilerle ya da kişi başına tek yön mesafesi 500 metreden kısa yolcu taşımacılığı yapan gemilerle seyahat eden yolcular;
- c) Kruvaziyer olmayan gezi ve turistik amaçlı seyahatlere katılan yolcular;
- d) Motor gücü olmayan gemilerle veya 1965'ten önce tasarlanmış ve esas olarak orijinal malzemelerle inşa edilmiş tarihi yolcu gemilerinin orijinalleri ya da bire bir kopyalarıyla seyahat eden ve en fazla 36 yolcu taşıma yetkisi olan gemilerde bulunan yolcular.

(3) Üye Devletler, 18 Aralık 2012 tarihinden itibaren iki yıllık bir süre boyunca, iç hatlarda işletilen ve brüt tonajı 300 GT'nin altında olan deniz gemilerini, bu Tüzüğün uygulanmasından muaf tutabilirler; ancak bu durumda yolcu haklarının, ulusal mevzuat uyarınca bu Tüzükle orantılı şekilde güvence altına alınmış olması gerekir.

(4) Üye Devletler, kamusal hizmet yükümlülükleri, kamu hizmet sözleşmeleri veya entegre ulaşım hizmetleri kapsamında sunulan yolcu taşımacılığı hizmetlerini, bu Tüzüğün uygulanmasından muaf tutabilirler; fakat burada da yolcu haklarının, ulusal mevzuatla karşılaştırılabilir şekilde sağlanması şarttır.

5 Tüzüğün 3. maddesi aşağıdaki tanımları içermektedir:

“... ”

f) “Yolcu taşımacılığı hizmeti”, açık bir tarifeye göre deniz veya iç su yollarında gerçekleştirilen ticari yolcu taşıma hizmetidir.

...

m) “Taşıma sözleşmesi”, bir taşıyan ile bir yolcu arasında bir veya daha fazla yolcu taşımacılığı hizmeti ya da bir kruvaziyer yolculuğunun ifasına ilişkin yapılan sözleşmedir.

n) “Bilet”, taşıma sözleşmesine ilişkin geçerli bir belge veya başka bir kanıt anlamına gelir.

...



r) “Rezervasyon”, belirli bir yolcu taşımacılığı seferi veya kruvaziyer (gemi yolculuğu) için yapılan yer ayırtma işlemidir.

...”

**6** Tüzüğün 4. maddesinin (“Biletler ve ayrımcılık gözetmeyen taşıma koşulları”) 2. fıkrası şöyledir:

“Sosyal tarifeler saklı kalmak kaydıyla, taşıyanlar veya bilet satıcıları tarafından uygulanan sözleşme şartları ve tarifeler, nihai müşterinin uyuşuna ya da taşıyanın veya bilet satıcısının Birlik içindeki yerleşim yerine bağlı herhangi bir doğrudan veya dolaylı ayrımcılık olmaksızın kamuya sunulur.”

**7** Tüzüğün II. Bölümünde (‘Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Hakları’), 7. maddenin (‘Taşıma Hakkı’) 2. fıkrasında:

“Rezervasyonlar ve biletler, engelli bireylere ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere, herhangi bir ek ücret alınmaksızın ve tüm diğer yolcular için geçerli olan aynı koşullarda sunulur.”

**8** 1177/2010 sayılı Tüzüğün III. Bölümünde (‘Seferin Kesintiye Uğraması Halinde Taşıyanların ve Terminal İşletmecilerinin Yükümlülükleri’), 18. maddede (‘Kalkışların İptal Edilmesi veya Gecikmesi Halinde Güzergâh Değişikliği ve Bilet Ücretlerinin İadesi’):

(1) Taşıyan, bir yolcu taşımacılığı hizmetinin bir liman terminalinden hareketinin iptal edileceğini veya 90 dakikadan fazla gecikeceğini makul şekilde öngörürse, yolculara derhal aşağıdaki seçeneklerden birini sunar:

a) Taşıma sözleşmesinde belirtilen varış noktasına, mümkün olan en erken zamanda ve ek ücret talep etmeksizin, benzer koşullarda güzergâh değişikliği;

b) Ödenen bilet ücretinin iadesi ve gerekiyorsa, taşıma sözleşmesinde belirtilen kalkış noktasına mümkün olan en erken zamanda ücretsiz geri dönüş imkânı.

(2) Eğer bir yolcu taşımacılığı hizmetinin limandan kalkışı iptal edilir ya da 90 dakikadan fazla gecikirse, yolcular, bu tür bir güzergâh değişikliği veya bilet ücretinin iadesi hakkına sahiptir.

(3) 1(b) ve 2. fıkradaa öngörülen bilet ücretinin iadesi, yolculuğun gerçekleştirilmemiş olan kısmı ya da yolcunun seyahat planlarına göre artık anlam taşımayan gerçekleştirilmiş kısmı için, yedi gün içinde nakit ödeme,



elektronik havale, kredi veya çek yoluyla yapılır. Yolcunun onayıyla, ücretin tamamı, tutar bakımından aynı değerde olmak koşuluyla, kupon (seyahat / hediye çeki) veya başka hizmetler şeklinde de iade edilebilir; bu durumda söz konusu hizmetlerin koşulları, özellikle geçerlilik süresi ve seyahat noktaları açısından esnek olmalıdır.”

**9** Tüzüğün 19. maddesi (“Varıştaki Gecikme Nedeniyle Bilet Bedeli İndirimi Yoluyla Tazminat” şöyledir:

“(1) Yolcular, taşıma sözleşmesine uygun olarak nihai varış noktasına geç varmaları halinde, taşıma hakkını kaybetmeksizin taşıyandan tazminat alma hakkına sahiptir. Tazminat, bilet ücretinin en az %25’i oranındadır ve şu durumlar için geçerlidir:

- a) (Tarifeli / Planlı) Yolculuk süresi en fazla dört saatse ve en az bir saat gecikme varsa,
- b) Süre dört saatten fazla sekiz saate kadar ise ve en az iki saat gecikme varsa,
- c) Süre sekiz saatten fazla yirmi dört saate kadar ise ve en az üç saat gecikme varsa,
- d) Süre yirmi dört saatten fazla ise ve en az altı saat gecikme varsa.

Gecikme, yukarıda belirtilen sürelerin iki katından fazlaysa, tazminat bilet ücretinin %50’si oranında olur.

(2) Abonman (sezonlu) bilet sahipleri, geçerlilik süresi içinde tekrar eden varış gecikmeleri yaşıyorlarsa, taşıyanın belirleyeceği tazminat şartlarına uygun olarak makul bir tazminat talep edebilirler. Bu şartlarda, gecikmenin nasıl tanımlandığı ve tazminatın nasıl hesaplanacağı belirlenir.

(3) Tazminat, yolcunun geciken ulaşım hizmeti için gerçekten ödediği ücret esas alınarak hesaplanır.

(4) Gidiş-dönüş biletlerde, gecikmenin yalnızca gidiş ya da dönüşte yaşanması durumunda, tazminat ilgili taşıma hizmetinin yarım bilet fiyatı temel alınarak hesaplanır.

(5) Tazminat ödemesi, talebin sunulmasından itibaren bir ay içinde yapılmalıdır. Bu ödeme, kuponlar (seyahat / hediye çeki) ve/veya başka hizmetler şeklinde olabilir; ancak bu seçenekler yalnızca geçerlilik süresi ve varış noktası



bakımından esnek koşullar taşıyorsa kabul edilebilir. Yolcu isterse, tazminat mutlaka nakit para olarak ödenmelidir.

(6) Tazminat miktarından, işlem ücreti, telefon ya da posta masrafı gibi finansal işlem giderleri kesilemez. Tazminat tutarı, ücretler, telefon masrafları veya posta ücreti gibi finansal işlem maliyetleri ile azaltılamaz. Taşıyanlar, altında tazminat ödemesi yapılmayacak asgari tutarlar belirleyebilir. Bu asgari tutar 6 Avro'yu geçemez.

**10** Tüzüğün 20. maddesi (İstisnalar) şöyledir:

“(1) 17, 18 ve 19. maddeler, seyahat tarihi açık olan fakat henüz belirlenmiş bir kalkış zamanı bulunmayan biletlerle seyahat eden yolcular için uygulanmaz; bu hüküm, abonman bileti sahipleri hariçtir.

(2) 17. ve 19. maddeler, yolcunun bilet satın almadan önce iptal veya gecikme hakkında bilgilendirilmiş olması ya da iptal/gecikmenin yolcunun kusurundan kaynaklanmış olması durumunda uygulanmaz.

(3) 17. maddenin 2. fıkrası, taşıyanın iptal veya gecikmenin geminin güvenli işletimini etkileyen hava koşullarından kaynaklandığını kanıtlaması hâlinde uygulanmaz.

(4) 19. madde, taşıyanın iptal veya gecikmenin geminin güvenli işletimini etkileyen hava koşulları ya da tüm makul önlemler alınmış olsa bile engellenemeyecek olağanüstü durumlar nedeniyle meydana geldiğini kanıtlaması hâlinde uygulanmaz.”

**11** Tüzüğün IV. Bölümündeki ("Bilgilendirme ve Şikâyetlere İlişkin Genel Kurallar") 24. madde ("Şikâyetler") şöyledir:

“(1) Taşıyanlar ve terminal işletmecileri, bu Tüzük kapsamındaki hak ve yükümlülüklerle ilgili şikâyetlerin ele alınmasına yönelik erişilebilir bir sistem kurar veya bu sistemi sürdürür.

(2) Bir yolcu, bu Tüzük çerçevesinde taşıyana veya terminal işletmecisine bir şikâyette bulunmak istiyorsa, bu şikâyeti, taşıma hizmetinin fiilen gerçekleşmesinden ya da planlanan tarihten itibaren iki ay içinde sunmalıdır. Taşıyan veya terminal işletmecisi, şikâyetin alındığı tarihten itibaren bir ay içinde, şikâyetin kabul edilip edilmediğini, reddedilip reddedilmediğini veya



hâlen incelenip incelenmediğini yolcuya bildirmelidir. Nihai yanıt süresi, şikâyetin alınmasından itibaren iki ayı aşamaz.”

**12** 1177/2010 sayılı Tüzüğün V. Bölümünde (Uygulama ve Ulusal Uygulama Makamları) 25. Madde (Ulusal Uygulama Makamları) şöyledir:

“(1) Her Üye Devlet, bu Tüzüğün kendi topraklarında bulunan limanlardan hareket eden veya üçüncü ülkelerden bu limanlara gelen yolcu taşımacılığı hizmetleri ve kruvaziyerler bakımından uygulanmasını sağlamakla görevli bir veya birden fazla yeni ya da mevcut makamı belirler. Bu makam(lar), Tüzüğün uygulanmasını temin etmek üzere gerekli önlemleri alır. Bu makamlar, yapıları, mali kararları, hukuki statüleri ve karar alma süreçleri bakımından ticari çıkar gruplarından bağımsız olmak zorundadır.

(2) Üye Devletler, bu madde uyarınca atanan makam veya makamlar hakkında Komisyon’u bilgilendirir.

(3) Her yolcu, bu maddenin 1. fıkrası uyarınca belirlenmiş ilgili makama veya bir Üye Devletin ulusal mevzuatı uyarınca belirlemiş olduğu başka bir yetkili makama, bu Tüzüğün ihlal edildiğine dair şikâyette bulunabilir. Yetkili makam, yolcuya şikâyetiyle ilgili olarak makul bir süre içinde gerekçeli bir yanıt verir.

Üye Devlet, şu yönlerde karar verebilir:

a) Yolcunun şikâyetini ilk olarak taşıyana veya terminal işletmecisine sunması gerektiğine ve/veya

b) Ulusal yaptırım makamının ya da belirlenen başka bir yetkili makamın, 24. madde uyarınca çözülemeyen şikâyetler için başvuru mercii olarak görev yapmasına.

(4) 2. maddenin 4. fıkrası uyarınca belirli taşımacılık hizmetlerine istisna uygulayan Üye Devletler, yolcu haklarının uygulanmasını sağlayan benzer bir denetim mekanizmasının mevcut olmasını güvence altına alır.”

### **261/2004 sayılı Tüzük**

**13** Uçağa kabul edilmeme ve uçuşların iptali veya uzun gecikmesi durumunda yolculara tazminat ve yardım sağlanmasına ilişkin ortak kuralları belirleyen ve 295/91 (EWG) sayılı Tüzüğü (ABl. 2004, L 46, S. 1) yürürlükten kaldıran 11 Şubat 2004 tarihli ve 261/2004 (EG) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü’nün 5. maddesinin (İptal) 1. fıkrası şöyledir:

“Bir uçuş iptal edilirse, etkilenen yolcular,

...

(c) uçuşu fiilen gerçekleştiren havayolu şirketi tarafından 7. madde uyarınca tazminat hakkı tanınır; şu durumlar hariç:

(i) Yolculara iptal, planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce bildirilmişse;

(ii) Yolculara iptal, kalkıştan iki hafta ile yedi gün arasında bir süre kala bildirilmiş ve alternatif bir ulaşım teklifi sunulmuşsa; bu alternatif sefer, kalkıştan en fazla iki saat önce hareket etmeyi ve varış yerine en fazla dört saat gecikmeyle ulaşmayı mümkün kılıyorsa;

(iii) Yolculara iptal, kalkıştan yedi günden az süre önce bildirilmiş ve sunulan alternatif, kalkıştan en fazla bir saat önce hareket etmeyi ve varış yerine en fazla iki saat gecikmeyle ulaşmayı mümkün kılıyorsa.”

### ***İrlanda Hukuku***

**14** 10 Ekim 2012 tarihinde kabul edilen 2012 Avrupa Birliği (Deniz ve İç Su Yoluyla Seyahat Eden Yolcuların Hakları) Tüzüğü (2012 Avrupa Birliği [Deniz ve İç Su Yoluyla Seyahat Eden Yolcuların Hakları] Tüzüğü) (bundan böyle 2012 Tüzüğü olarak anılacaktır) 3. Tüzüğü, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesi uyarınca İrlanda Ulaştırma Kurumu (National Transport Authority) uygulamadan sorumlu yetkili merci olarak belirlenmiştir.

**15** 2012 Tüzüğünün 4 (1). maddesine göre, İrlanda Ulaştırma Kurumu, resen veya bir yolcunun şikâyeti üzerine, bir işletmecinin 1177/2010 sayılı Tüzük hükümlerine uymadığını tespit ederse, o işletmeciye resmi bir “emir” bildirimini gönderir. Bu emir, ihlalin niteliğini belirtir ve işletmeciden, belirlenen süre içinde gerekli önlemleri alarak bu emri yerine getirmesi istenir.

**16** 2012 Tüzüğünün 4 (2). maddesine göre, bu emri alan bir işletmeci, bildirimden itibaren 21 gün içinde İrlanda Ulaştırma Kurumu’na görüş sunabilir. Kurum, bu görüşü değerlendirerek emri ya onaylar, ya değiştirir ya da geri çeker.

**17** Son olarak 2012 Tüzüğünün 4 (3). maddesine göre, bu emre uymayan bir işletmeci, 5000 avro para cezasına ya da dava sonucunda 250.000 avroya kadar para cezasına çarptırılabilir.

### **Hukuki Uyuşmazlığın Başlangıcı ve Yöneltilen Sorular**



**18** 2016 yılında Irish Ferries'in ana şirketi olan Irish Continental Group plc, Alman hukukuna tabi Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (bundan sonra "tersane" olarak anılacaktır) ile bir gemi inşası konusunda sözleşme yaptı. Bu gemi, en geç 26 Mayıs 2018 tarihinde tam sertifikalı olarak teslim edilecekti.

**19** Gemi, 2018 yaz sezonunda hizmete girecek şekilde planlandı ve bu kapsamda Dublin ile Cherbourg arasında çift yönlü, kalıcı bir sefer hattı da dâhil olmak üzere çeşitli bağlantılar sağlanması amaçlandı.

**20** Sefer süresinin yaklaşık 18 saat olmasından ötürü Irish Ferries, bu yeni gemiyi, Rosslare (İrlanda) ile Cherbourg ya da Roscoff (Fransa) arasındaki hatlarda görev yapacak başka bir feribotla dönüşümlü olarak çalıştırmayı ve böylece her gün Fransa-İrlanda arasında sefer sunmayı planladı. Ancak seferler farklı İrlanda limanlarından yapılacaktır.

**21** Ocak 2017'de tersane, Irish Ferries'e geminin teslimatının en geç 22 Haziran 2018'de gerçekleşeceğini sözlü olarak bildirdi.

**22** Bu güvence üzerine Irish Ferries, 27 Ekim 2017 itibarıyla 2018 sezonu için bu gemiye ait rezervasyonları almaya başladı. Zira yolcular çoğunlukla önceden bilet almayı tercih ediyordu. Tersane, 1 Kasım 2017'de geminin 22 Haziran'da teslim edileceğini yazılı olarak teyit etti; böylece ilk seferin 12 Temmuz 2018'de yapılması planlandı.

**23** Ancak 18 Nisan 2018 tarihinde tersane, iç donanım işleriyle görevlendirilen taşeron firmalardaki gecikmeler nedeniyle geminin 13 Temmuz 2018'den önce teslim edilemeyeceğini Irish Ferries'e bildirmiştir. Bu nedenle 12 Temmuz 2018'de başlaması planlanan seferler yapılamayacak ve diğer bazı seferler de etkilenecektir.

**24** Irish Ferries, 20 Nisan 2018'de, geminin ne kendi filosundaki başka bir gemiyle ne de bir broker aracılığıyla başka bir gemi kiralayarak ikame edilemeyeceğini tespit etmesinden sonra, gemiyle yapılması planlanan tüm seferleri yeni teslim tarihine ek bir güvenlik süresi de koyarak iptal etmiştir. Buna göre 12–29 Temmuz 2018 tarihleri arasındaki seferler iptal edilmiştir.

**25** Bu iptal kapsamında Irish Ferries bazı önlemler almıştır: Birincisi, tüm etkilenen yolculara seferlerinden 12 hafta önce iptali bildirmiştir. İkincisi, bu yolculara ya tam ve anında bilet iadesi ya da seçimlerine göre farklı seferlere ücretsiz değişiklik (yeni rezervasyon) seçeneği sunmuştur (bundan sonra "ikame seferler" olarak anılacaktır). Dublin–Cherbourg hattında birebir aynı hizmeti



sunan başka bir sefer olmadığından, Irish Ferries bu yolculara, İrlanda ile Fransa arasında doğrudan ama farklı limanlar üzerinden giden alternatif seferler veya dolaylı rota olarak Birleşik Krallık üzerinden yapılan bağlantılar önermiştir. Ancak İrlanda Ulaştırma Kurumu, mahkemeye sunduğu ifadede Irish Ferries'in tüm yolculara kara bağlantısı (landbridge) seçeneğini sunmadığını ileri sürmektedir.

**26** Dublin yerine Rosslare'ye ya da Cherbourg yerine Roscoff'a yönlendirilen yolculara ekstra masrafları için herhangi bir geri ödeme yapılmamıştır. Zira Irish Ferries, bu tür maliyetlerin tüm yolcular için geçerli olmadığını ve bazı yolcuların zaten Roscoff'a Cherbourg'dan daha yakın ikamet ettiğini savunmuştur.

**27** 9 Mayıs 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, Irish Ferries'e 12–29 Temmuz 2018 tarihleri arasındaki sefer iptallerinin koşullarını incelediğini ve "1177/2010 sayılı Tüzüğün bu somut olayda nasıl uygulanacağına karar vermek için" değerlendirme yaptığını bildirmiştir. Ayrıca, bu iptalin neden taşıyanın kontrolü dışında kalan olağanüstü koşullardan kaynaklandığını düşündüklerini açıklamalarını istemiştir.

**28** 1 Haziran 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, Irish Ferries'ten 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesine uygunluk konusundaki detaylı bilgileri iletmesini talep etmiştir.

**29** 11 Haziran 2018'de tersane, Irish Ferries'e gemi teslimatının 2018 yılının Eylül ayına kadar belirsiz bir tarihe kadar yeniden erteleneceğini bildirmiştir. Bu gecikmenin nedeni, gövde ve üst yapının elektrik sistemlerinin kablolama ve montajı ile kamuya açık alanların iç donanımlarının teslimatında taşeron kaynaklı yaşanan aksamalardır. Gemi nihayetinde yaklaşık 200 günlük gecikmeyle, 12 Aralık 2018'de teslim edilmiştir.

**30** Irish Ferries, gemiyi kullanamayacağı ve başka bir gemiyi kiralayamayacağı için, 30 Temmuz 2018 sonrasındaki tüm seferleri iptal etme kararı almıştır.

**31** Bu iptaller bağlamında Irish Ferries çeşitli önlemler aldı. Birincisi, başka bir gemi kiralamanın mümkün olmadığını netleşmesinden sonra, etkilenen tüm yolcuları iptal hakkında seyahatlerinden yedi ila on iki hafta önce bilgilendirdi. İkincisi, bu yolculara sefer iptalini ve bilet ücretinin derhal ve tamamen iadesini teklif etti. Üçüncüsü, ek masrafları iade etmeksizin Fransa'ya alternatif seferler sundu. Ayrıca, Irish Ferries'in hizmet verdiği "landbridge" (kara köprüsü)



rotaları üzerinden İrlanda'daki bir feribot limanından yolcunun tercih ettiği Fransız limanlarına (örneğin Cherbourg, Roscoff, Calais ve Caen) İngiltere üzerinden alternatif ulaşım imkânı ve yolculuk için kullanılan yakıt masraflarının iadesi seçeneğini sundu.

**32** Sonuç olarak, bu iptallerden etkilenen 20.000 yolcudan; %82'si Irish Ferries veya başka taşıyanlarla yapılan alternatif seferleri tercih etti; %3'ü landbridge rotasını kullandı ve kalan %15'i bilet ücretinin tamamen iadesini seçti.

**33** Irish Ferries, alternatif seferleri tercih eden yolculardan olası ek ücretleri tahsil etmedi, bu masrafları kendisi karşıladı. Ayrıca, yolcuların gemi içi harcamalarındaki olası farkları da iade etti.

**34** Kara köprüsü ("landbridge") rotasını tercih eden yolculara, Birleşik Krallık üzerinden yapılan kara yolculuğunda oluşan yakıt masrafları Irish Ferries tarafından karşılandı.

**35** Ancak, taşıma sözleşmesinde belirtilen varış noktasına geç varış nedeniyle 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat başvurusu yapan yolculara Irish Ferries herhangi bir ödeme yapmadı. Gerekçesi şuydu: Şirket, 18. madde kapsamında güzergâh değişikliği ve ücret iadesi sunduğunu savundu; dolayısıyla 18. ve 19. maddelerin aynı anda uygulanamayacağını ileri sürdü.

**36** 1 Ağustos 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, iptal edilen seferler bakımından 1177/2010 sayılı Tüzüğün nasıl uygulanacağına ilişkin olarak Irish Ferries'e bir "ön bildirim" gönderdi. Irish Ferries, bu bildirimde 15 Ağustos 2018'de yazılı olarak görüş sundu.

**37** 19 Ekim 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, ilk olarak 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2018 yazında iptal edilen Dublin ve Cherbourg arasındaki geçişlere uygulandığını, ikinci olarak Irish Ferries'in Tüzüğün 18. maddesinin gerekliliklerine aykırı hareket ettiğini ve üçüncü olarak da bu taşıyanın Tüzüğün 19. maddesine uymadığını tespit ettiği bir karar yayınladı. Bu karar, 2012 Tüzüğünün 4(1) sayılı düzenlemesi uyarınca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. Maddelerine dayanılarak çıkarılan iki emrin kabul edilmesiyle somutlaştırılmıştır.

**38** Irish Ferries, 2012 Tüzüğünün 4(2) sayılı düzenlemesi uyarınca Kasım 2018'de bu karara karşı beyanda bulunmuştur.



**39** 25 Ocak 2019 tarihli ve çekişmeli bir sürecin sonunda verilen karar ile İrlanda Ulaştırma Kurumu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerine dayalı olarak verilen emirleri onayladı. Bir yandan, Irish Ferries'in Tüzüğün 18. maddesi uyarınca güzergâh değişikliği sağlama yükümlülüğünü ihlal ettiğini değerlendirdi ve Dublin yerine Rosslare'ye ve/veya Cherbourg yerine Roscoff'a seyahati tercih eden yolculara oluşan ek masrafların ödenmesini talep etti.

**40** Diğer yandan, Irish Ferries'in 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesini de ihlal ettiğini belirtti ve taşıyanın, taşıma sözleşmesinde belirtilen varış noktasına geç varan yolculara tazminat ödemesini istedi.

**41** Irish Ferries, hem 25 Ocak 2019 tarihli karara hem de 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerine dayanılarak alınan kararlara Yüksek Mahkeme (Yüksek Mahkeme, İrlanda) nezdinde itiraz etmektedir. İlk olarak, yolcu hizmetinin iptalinin planlanan geçiş zamanından birkaç hafta önce gerçekleşmesi halinde bu Tüzüğün uygulanamayacağını iddia etmektedir. İkinci olarak, İrlanda Ulaştırma Kurumunun Tüzüğün 18 ila 20. maddelerini yorumlamasına ve uygulamasına itiraz etmektedir. Söz konusu geminin geç teslim edilmesi, Tüzüğün 19. Maddesi uyarınca tazminat ödeme yükümlülüğünden muaf tutan istisnai bir durum teşkil etmektedir. Üçüncü olarak, Irish Ferries, İrlanda Ulaştırma Kurumunun yetkilerini aştığını ve dolayısıyla Fransız otoritesinin münhasır yargı yetkisine sahip olduğu Fransa'dan İrlanda'ya taşıma hizmetlerine yargı yetkisini genişleterek Tüzüğün 25. maddesini ihlal ettiğini iddia etmektedir. Dördüncü olarak, Irish Ferries, İrlanda Ulaştırma Kurumunun, kararının etkisini Tüzüğün 24. maddesi uyarınca usulüne uygun ve zamanında şikâyette bulunan yolcularla sınırlandırmayarak Tüzüğün 24. maddesini ihlal ettiğini ileri sürmektedir. Beşinci olarak, Irish Ferries, Tüzüğün ölçülülük, hukuki güvenlik ve eşit işlem ilkelerini ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın ("Şart") 16, 17 ve 20. maddelerini ihlal ettiği için geçersiz olduğunu ileri sürmektedir.

**42** Bu koşullar altında, İrlanda Yüksek Mahkemesi (High Court), yargılamayı askıya alarak ön karar için Avrupa Adalet Divanı'na aşağıdaki soruları yöneltmiştir:

1. Yolcuların önceden rezervasyon yaptırdığı ve taşıma sözleşmeleri akdettiği ve söz konusu yolcu taşımacılığı hizmetlerinin, yeni bir geminin feribot işletmecisine geç teslim edilmesi nedeniyle planlanan kalkıştan en az yedi hafta önce iptal edildiği durumlarda, 1177/2010 sayılı Tüzük (özellikle 18. ve/veya 19. maddeleri) uygulanabilir mi? Bu bağlamda aşağıdaki durumlardan bazıları (veya



tamamı), Tüzüğün uygulanabilirliği açısından dikkate alınması gereken unsurlar mıdır?

- a) Geminin teslimi nihayetinde 200 günlük bir gecikmeyle gerçekleştiyse,
- b) Feribot işletmecisi tüm bir sezon boyunca sefer iptali yapmak zorunda kaldıysa,
- c) Uygun bir yedek gemi temin edilemediyse,
- d) 20.000'den fazla yolcu, feribot işletmecisi tarafından başka seferlere yönlendirildiye veya bilet ücretlerini iade aldıysa,
- e) Seferler, feribot işletmecisi tarafından yeni oluşturulan bir hatta düzenlenecek olup, karşılaştırılabilir başka bir taşıma hizmeti mevcut değilse.

2. 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uyarınca bir yolcu güzergâh değişikliği hizmetinden yararlandığında, yeni bir taşıma sözleşmesi mi kurulmuş olur? Bu durumda, 19. maddeye göre tazminat hakkı, ilk sözleşme yerine bu yeni sözleşmeye göre mi belirlenmelidir?

3. a) 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uygulanabilir olduğu varsayımıyla: Eğer bir sefer iptal edilirse ve o güzergâhta başka bir doğrudan sefer yoksa, yolcuya başka limanlar üzerinden ve kendi seçimine göre karayolu dâhil olmak üzere alternatif bir güzergâh sunulursa — örneğin,

İrlanda'dan Birleşik Krallık'a feribotla geçiş, ardından kara yoluyla bir İngiliz limanına ulaşım ve oradan Fransa'ya başka bir feribot yolculuğu ve işletmeci de bu kara yolculuğunun yakıt masraflarını karşılıyorsa — bu durumda, “varış noktasına güzergâh değişikliği”, 18. madde anlamında sağlanmış sayılır mı?

Eğer sayılmazsa, taşımanın “benzer koşullarda” alternatif sayılıp sayılmayacağı nasıl belirlenir? Hangi kriterler dikkate alınmalıdır?

b) Eğer iptal edilen güzergâhta doğrudan başka bir sefer yoksa ve yolcuya ilk kalkış limanından belirlenen varış limanına doğrudan sefer sunulamıyorsa, taşıyanın, yolcunun yeni kalkış ve varış limanlarına ulaşmak için yaptığı ek masrafları karşılama yükümlülüğu var mıdır?

4 a) 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi, yolculuk planlanan kalkıştan en az yedi hafta önce iptal edilmişse uygulanabilir mi? Eğer uygulanabilirse, 18. madde uygulanmış ve yolcu ek ücret ödemedi başka bir şekilde taşınmış



ve/veya ücret iadesi almış ve/veya daha sonraki bir seferi seçmiş olsa dahi 19. madde yine de uygulanır mı?

b) Eğer 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uygulanabilirse, bu maddede geçen ‘nihai varış yeri’ kavramı nasıl anlaşılmalıdır?

5. 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uygulanabiliyorsa:

a) Bu koşullar altında, gecikme süresi nasıl hesaplanmalıdır?

b) Ödenecek tazminatın tutarı belirlenirken, 19. madde anlamında bilet ücreti nasıl hesaplanmalıdır? Özellikle ek hizmetler (örneğin kamaralar, köpek kulübeleri ve premium salonlar) gibi harcamalar da dikkate alınmalı mıdır?

6. 1177/2010 sayılı Tüzük uygulanabilir kabul edildiğinde, 1. soruda belirtilen olay ve değerlendirmeler, 20 (4). madde anlamında “tüm makul önlemler alınmış olsa dahi kaçınılmayacak olağanüstü hâller” olarak değerlendirilebilir mi?

7. 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi, 19. madde uyarınca tazminat talep etmek isteyen her yolcunun, bu ulaşım hizmetinin gerçekleştiği veya planlandığı tarihten itibaren iki ay içinde şikâyetle bulunma zorunluluğu getirmekte midir?

8. 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasından sorumlu ulusal makamın yetkisi, 25. maddede belirtilen limanlarla sınırlı mıdır? Yoksa bu yetki, başka bir üye devletin limanından, yetkili makamın bulunduğu üye devlete yapılan dönüş seferini de kapsayabilir mi?

9. a) Mahkemeye başvuran ulusal mahkemenin, 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasından sorumlu ulusal makamın kararının ve/veya emirlerinin geçerliliğini değerlendirmek amacıyla, Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16., 17., 20. ve/veya 47. maddeleri ile orantılılık, hukuki güvenlik ve eşitlik ilkeleri ışığında hangi Avrupa Birliği hukuk ilkelerini ve düzenlemelerini uygulaması gerekir?

b) Ulusal mahkeme tarafından yürütülmesi gereken ölçüsüzlük denetiminde, dikkate alınması gereken ölçüt “açık hataların” varlığı mıdır?

10. 1177/2010 sayılı Tüzük, özellikle şu hususlar dikkate alındığında Avrupa Birliği hukukuna uygun biçimde geçerli midir:

a) Temel Haklar Şartı'nın 16 (girişim özgürlüğü), 17 (mülkiyet hakkı) ve 20 (hukuk önünde eşitlik) maddeleri;



b) Havayolu şirketlerinin, uçuşun planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce iptal bilgisi verildiği takdirde, 261/2004 sayılı Tüzüğün 5(1)(c)(i) maddesi uyarınca tazminat ödeme yükümlülüğünün bulunmaması gerçeğiyle karşılaştırıldığında;

c) Ölçülülük, hukuki güvenlik ve eşit işlem ilkeleri bağlamında.

## **Soruların Değerlendirilmesi**

### **1. Soru**

**43** Birinci soruyla, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün, bir taşıyanın bir yolcu taşımacılığı hizmetini ilk planlanan kalkış tarihinden birkaç hafta önce, söz konusu hizmette kullanılacak geminin gecikmeli teslim edilmesi ve ikame edilememesi nedeniyle iptal etmesi hâlinde de uygulanabilir olup olmadığını öğrenmek istemektedir.

**44** Bir ön nokta olarak, hem sorunun kendisinden hem de sevk kararının gerekçelerinden, sevk eden mahkemenin, kendi görüşüne göre sorunun cevabıyla ilgili olabilecek bir dizi duruma atıfta bulunduğu açıktır, örneğin Taşıyanın yeni bir gemi temin edememiş olması, yeni açılan bir güzergâh olması nedeniyle söz konusu güzergâhta uygun bir alternatif hizmetin bulunmaması veya söz konusu geminin geç teslim edilmesi nedeniyle seferlerin iptal edilmesinin çok sayıda yolcuyla etkilemiş olması ve bu yolcuların ya geri ödemelerinin yapılmış olması ya da başka seferlerde başka gemilerle veya başka ulaşım yöntemleriyle taşınmış olmaları. Bununla birlikte, başvuru kararından, Irish Ferries tarafından öne sürülen argümanlar ışığında, başvuran mahkemenin aslında 1177/2010 sayılı Tüzüğün, taşıyanın yolcuları hizmetin iptali konusunda birkaç hafta önceden bilgilendirdiği durumlarda geçerli olup olmadığını bilmek istediği anlaşılmaktadır. Zira Irish Ferries'e göre, Tüzük yalnızca iki yolcu kategorisi için geçerlidir: yakın zamanda geçişi iptal edilen veya geciken ve limanda fiziksel olarak bulunan yolcular ile yolculuk sırasında gemide bulunan yolcular.

**45** Bu açıklamadan sonra, 1177/2010 sayılı Tüzüğün kapsamının 2. maddesinde belirlendiğine dikkat çekilmelidir. 2. maddenin 1. fıkrasında, tüzüğün üç kategori yolcu için geçerli olduğu kuralı ortaya konmaktadır: Birincisi, kalkış limanı bir üye devletin topraklarında bulunan yolcu taşımacılığı hizmetleriyle seyahat eden yolcular; ikincisi, kalkış limanı bir üye devletin topraklarında bulunmayan, ancak varış limanı bir üye devletin topraklarında bulunan ve taşıma hizmeti bir



Birlik taşıyanı tarafından sağlanan yolcular ve üçüncüsü, kalkış limanı bir üye devletin topraklarında bulunan kruvaziyer seyahatine katılan yolcular. 2. maddenin 2 ila 4. fıkralarında ise, bu tüzüğün uygulanmadığı durumlar sayılmaktadır.

**46** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2. maddesinin genel bir değerlendirmesinden, Birlik yasa koyucusunun bu tüzüğün kapsamını iki ölçüte göre belirlemek istediği sonucuna varılmaktadır. Bu ölçütlerin birlikte dikkate alınması gereklidir: Bunlardan ilki söz konusu taşıma hizmetinin kalkış veya varış limanı; ikincisi ise yolcunun bu hizmetle “seyahat ediyor” ya da bir “kruvaziyer (gemi) yolculuğuna katılıyor” olmasıdır.

**47** İlk soruya cevap verebilmek için "deniz taşımacılığı hizmeti ile seyahat" kavramının yorumlanması gerekmektedir. Ancak bu kavram ne 2. maddede ne de 1177/2010 sayılı Tüzüğün başka bir hükmünde tanımlanmıştır. Bununla birlikte, bu kavram gündelik dilde hem dar anlamda, yani sadece taşımacılık sırasında gemide bulunan yolcuları kapsayacak şekilde; hem de geniş anlamda, yani deniz taşıma hizmetiyle seyahat etmeyi amaçlayan ve bunun için rezervasyon ya da bilet satın alma gibi gerekli adımları atan yolcuları da içerecek şekilde anlaşılabilir.

**48** Bu nedenle, seyahat kavramı Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın yerleşik içtihatlarına göre yalnızca kelime anlamı dikkate alınarak değil, aynı zamanda bağlamı ve ait olduğu düzenleme ile güdülen amaçlar göz önünde bulundurulur da yorumlanmalıdır (bu yönde bkz. 12 Ekim 2017 tarihli Kamin ve Grill Shop kararı, C-289/16, EU:C:2017:758, Rn. 22ve orada atıfta bulunulan içtihat).

**49** Bu bağlamda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün genel sistematığı, deniz taşımacılığı hizmetiyle "seyahat etme" kavramının geniş yorumlanmasını desteklemektedir. Zira bu tüzük – Başsavcının görüş yazısının 61. paragrafında da belirtildiği gibi – yolcu taşıma hizmetinin başlamasından önceki aşamaya da uygulanabilir hükümler içermektedir. Örneğin, Tüzüğün 4(2) maddesi, taşıma hizmeti sunanların halkın geneline uyruk temelinde ayrımcılığa yol açacak sözleşme koşulları ve tarifeler sunmasını yasaklamaktadır. Aynı şekilde, 7/2. maddesi, engelli ile hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için rezervasyonların ve biletlerin diğer yolcularla aynı koşullarda ve ek ücret talep edilmeksizin sunulmasını öngörmektedir.



**50** Ayrıca, Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri, 2/1. maddesinde geçen ve bir yolcunun "[taşıma hizmetiyle] seyahat etmesi" ifadesinin yalnızca gemiye binmiş yolcuları kapsadığı şekilde dar yorumlanması hâlinde büyük ölçüde anlamsız hale gelirdi.

**51** Bu kavramın, deniz taşımacılığı hizmeti için rezervasyon yapan veya ilgili bileti satın alan yolcuları da kapsayacak şekilde yorumlanması, 1177/2010 sayılı Tüzüğün amaçlarıyla da örtüşmektedir. Tüzüğün 1., 2. ve 13. gerekçelerinde belirtildiği üzere, amaç, yolcular için yüksek düzeyde bir korumanın sağlanmasıdır. Zira taşıma sözleşmeleri kapsamında yolcu, genellikle daha zayıf taraf konumundadır. Bu nedenle Birlik yasa koyucusu, önemli rahatsızlıklara yol açabilecek durumlarda yolcuların haklarını güçlendirmeyi ve bu rahatsızlıkları birlikte ve hızlıca gidermeyi amaçlamıştır.

**52** Ancak, bir deniz taşımacılığı hizmeti için rezervasyon yaptırmış veya ilgili bir bilet satın almış kişiler için, bu düzenlemenin amaçları, fiilen gemiye binmiş yolcular için olduğu kadar önemlidir.

**53** Bu bağlamda, Birlik yasa koyucusunun 1177/2010 sayılı Tüzüğün kapsamını, 2. maddede özel olarak belirtilmediğinden, Soru 1'de atıfta bulunulan örneğin bir yolcunun önceden iptal hakkında bilgilendirilmiş olması, fiziksel olarak limanda veya gemide bulunması ya da geminin hazır bulunması gibi, ek koşullara tabi kılmayı amaçladığı varsayılamaz.

**54** Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün hazırlık çalışmalarında da, Irish Ferries'in ileri sürdüğü şekilde, yasa koyucunun kapsamı bu tür ek şartlarla sınırlamak istediğine dair hiçbir gösterge bulunmamaktadır.

**55** Özellikle 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri ile ilgili olarak, ilgili ifadelerden, bunların uygulanmasının mevcut kararın 53. paragrafında atıfta bulunulan ek koşullarla sınırlandırılacağı sonucu çıkmamaktadır.

**56** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin, "Seferin Kesintiye Uğraması Halinde Taşıyanların ve Terminal İşletmecilerinin Yükümlülükleri" başlıklı III. Bölümde yer alması, bu hükümlerin yalnızca seyahatin bir kısmı gerçekleşikten sonra ve yolcuların fiziksel olarak limanda ya da gemide bulunması hâlinde uygulanabileceği şeklinde dar yorumlanmasını haklı çıkarmaz. Zira bu tür bir sınırlama, Tüzüğün 13. ve 14. gerekçelerinde yer almamakta ve – Başsavcının 63. paragrafta belirttiği gibi – "seyahat" kavramı Tüzükte tanımlanmadığı için kapsamın sınırlandırılmasına temel teşkil edemez.

**57** Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2/1 (c) maddesinin, 18. ve 19. maddelerinin kruvaziyer (yolcu gemisi) yolcuları için geçerli olmadığını öngörmesine rağmen, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 1177/2010 sayılı Tüzük madde 2/1 (a) ve (b)'de yolcu taşıma hizmetleri için buna karşılık gelen bir istisna öngörülmemiştir. 1177/2010 sayılı Tüzük madde 18 ve 19'un bir yolcunun kruvaziyerde (gemi seyahatinde) olması halinde uygulanmayacağını öngörmektedir. Dolayısıyla, Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin bu tür bir hizmet için geçerli olmadığı durumlar sadece 20. maddede ("İstisnalar") belirtilmiştir. Ancak, Başsavcı'nın Görüşününün 64. paragrafında belirttiği üzere, sefer (seyahat) kesintileri bu maddelerin uygulanmadığı durumlar arasında yer almamaktadır.

**58** Bu bağlamda, 1. soruya şöyle yanıt verilmelidir: 1177/2010 sayılı Tüzük, bir taşıyanın, söz konusu yolcu taşıma hizmetinde kullanacağı geminin gecikmeli teslim edilmesi ve başka gemi ikame edilememesi nedeniyle, planlanan kalkış tarihinden haftalar önce yolcu taşımacılığı hizmetini iptal etmesi hâlinde de uygulanacağı (geçerli olduğu) şeklinde yorumlanması gerekir.

### 3. Soru

**59** Ön karar talebinde bulunan mahkeme, üçüncü sorusuyla şu hususu öğrenmek istemektedir: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi, bir yolcu taşıma hizmeti iptal edildiğinde ve aynı güzergâhta alternatif bir taşıma hizmeti bulunmadığında, taşıyanın bu madde kapsamında yolcunun benzer koşullarla nihai varış noktasına başka bir taşıma şekliyle ulaştırılmasını sağlama yükümlülüğü olup olmadığı şeklinde yorumlanmalı mıdır? Bu kapsamda, söz konusu alternatif hizmetin, iptal edilen taşıma hizmetinden farklı bir güzergâh üzerinden sağlanması ya da deniz taşımacılığı ile karayolu veya demiryolu gibi diğer ulaşım türlerinin birleştirilmesi şeklinde olup olamayacağı ve böyle bir durumda taşıyanın yolcuya bu şekilde yapılan taşıma nedeniyle oluşabilecek ek maliyetleri karşılayıp karşılamayacağı sorulmaktadır.

**60** İlk olarak şu tespit edilmelidir: "Nihai varış yeri" kavramı ne 18. maddede ne de 1177/2010 sayılı Tüzüğün başka bir maddesinde tanımlanmıştır. Bununla birlikte, bu tüzüğün 18/1 (a) maddesinden nihai varış yerinin taşıma sözleşmesinde tanımlandığı ve Başsavcı'nın Görüşününün 79 ve 81. paragraflarında belirttiği üzere, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi sırasında taşıyan ile yolcu arasında mutabık kalınan ve yolcunun taşıma hizmeti ile taşınacağı yere, yani bu sözleşmede belirtilen varış (iniş / karaya çıkış) limanına karşılık gelmektedir.



**61** Bu bağlamda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 3 (f) maddesi anlamında bir yolcu taşıma hizmetinin, yolcuların yayınlanmış tarifeye uygun olarak deniz veya iç su yolu ile taşınmasına yönelik ticari bir taşıma hizmeti olduğu belirtilmelidir. Taşıma sözleşmesi, Tüzüğün 3 (m) maddesinde, bir veya daha fazla yolcu taşıma hizmetinin veya kruvaziyer (gemi) yolculuğunun sağlanması için bir taşıyan ile bir yolcu arasında yapılan bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Tüzüğün 3 (r) maddesine göre, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi, yolcu için bir taşıyan tarafından sunulan bir yolcu taşıma hizmetinin belirli bir seferinin rezervasyonu ile gerçekleşir; daha sonra taşıyan, Tüzüğün 3 (n) maddesine göre taşıma sözleşmesinin kanıtı olan bir bilet düzenler.

**62** Bir önceki paragraftan, karşılıklı bir sözleşme olan taşıma sözleşmesinin akdedilmesinin, yolcuya, ödediği bedel karşılığında, taşıyan tarafından, temel unsurları, özellikle kalkış ve varış yeri, gün ve saati ile sefer süresi belirli olan bir taşıma hakkı verdiği sonucu çıkmaktadır.

**63** İkinci olarak, “güzergah değişikliği” kavramı ne 18. maddede ne de 1177/2010 sayılı Tüzüğün başka bir maddesinde tanımlanmadığı için, bu kavramın olağan anlamına uygun olarak, yolcunun nihai varış noktasına başlangıçta öngörülenden farklı koşullarda taşınması anlamına geldiği; ancak güzergâhın ve taşıma şeklinin başlangıçta öngörülenlerle aynı olmasını gerektirmediği kabul edilmelidir.

**64** Sonuç olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi anlamında nihai varış yerine güzergah değişikliği kavramı, yolcunun sözleşmede belirlenmiş varış noktasına taşınmasını ifade eder. Ancak bu taşımanın başlangıçta öngörülen güzergâh ve taşıma aracıyla gerçekleştirilmesi zorunlu değildir. Bu nedenle, taşıyan, hizmeti iptal edilen yolcuya nihai varış noktasına ulaşımı sağlarken belirli bir takdir yetkisine sahiptir. Taşıyan, bu güzergâh değişikliğini, farklı bir kalkış ve/veya varış limanı içeren başka bir yolcu taşıma hizmetiyle, aktarmalı bir seferle ya da deniz taşımacılığını karayolu veya demiryolu gibi diğer taşıma türleriyle birleştirerek sunabilir.

**65** Üçüncü olarak, taşıyanın bu yetkisi 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinde belirtilen koşullarla sınırlıdır. Güzergâh değişikliği, ek bir ücret alınmadan, benzer koşullar altında ve en kısa sürede gerçekleştirilmelidir.

**66** Öncelikle, güzergâh değişikliğinin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi anlamında 'ek ücret talep edilmeksizin' olması gerekliliğine ilişkin olarak, birlik yasa koyucusunun amacına göre, güzergah değişikliğinin, yolcunun iptal edilen

hizmetle bağlantılı olarak, özellikle de başlangıçta kararlaştırılan biniş limanına seyahat etmek için katlanacağı maliyetlere kıyasla ek maliyetler getirmemesi gerektiği belirtilmelidir. Dolayısıyla, alternatif biniş limanına seyahat etmek veya alternatif varış (iniş) limanından başlangıçta planlanan varış (iniş) limanına seyahat etmek için yolcu tarafından ödenen yakıt veya geçiş ücretleri gibi ek masraflar veya kara köprüsü durumunda yolcunun karayolu veya demiryolu taşımacılığında katlandığı masraflar taşıyan tarafından karşılanmalıdır. Ancak, bu güzergah değişikliğinin yolcuyu daha avantajlı bir konuma da getirmemesi gerekir. Yani, taşıma yolcunun zararına olmamalı ama aynı zamanda onu haksız şekilde daha iyi bir konuma da sokmamalıdır. Bu nedenle, yolcunun güzergâh değişikliği nedeniyle katlandığı maliyetleri ispat etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

**67** Buna göre, “ek ücret talep edilmeksizin güzergâh değişikliği” şartı, yolcunun nihai varış yerine güzergâh değişikliği sırasında karşılaşılabileceği maliyetlerin taşıyan tarafından karşılanması gerektiği şeklinde yorumlanmalıdır.

**68** Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18/1 (a) maddesi uyarınca taşıyan, güzergâh değişikliğini benzer koşullarda sunmak zorundadır. Bu bağlamda, Tüzüğün 13. gerekçesinde taşıyanın kabul edilebilir koşullarda güzergâh değişikliği sunması gerektiği ifade edilmektedir.

**69** Bu hükümler bütünüyle değerlendirildiğinde, Birlik yasa koyucusu taşıyana güzergâh değişikliğini birebir aynı değil, ancak benzer ve kabul edilebilir koşullarda sunma yükümlülüğü getirmiştir. Bu da, Başsavcının Görüşününün 88. paragrafında belirttiği üzere, güzergâh değişikliği teklifinin şartlarının taşıma sözleşmesinde başlangıçta öngörülen şartlarla karşılaştırılması gerektiği anlamına gelmektedir. Bu bağlamda, taşıma şartlarının karşılaştırılabilirliğinin incelenmesi, taşıma sözleşmesinin, kalkış ve varış yeri, hizmetin günü, saati ve süresi, varsa bağlantı sayısı, bilet sınıfı ve yolcu tarafından rezerve edilen kabin tipi gibi temel unsurlarına dayanmalıdır. Bu karşılaştırmayı yapmak ise, ön karar talebinde bulunan mahkemenin görevidir. Ayrıca bu değerlendirme, yolcunun bakış açısından yapılmalıdır. Çünkü 18. madde ve Tüzüğün giriş bölümündeki 12. ile 13. gerekçeler uyarınca, yolcu, sunulan bilgiler temelinde güzergâh değişikliğini mi kabul edeceğine, yoksa bilet bedelinin iadesini mi seçeceğine karar vermektedir.

**70** Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18/1 (a) maddesinde geçen "en erken zamanda güzergah değişikliği" ifadesi, taşıyanın yolcuya, nihai varış yerine en erken ulaşımı sağlayacak bir güzergah değişikliği imkânı sunmasını zorunlu



kılar. Bu hükümle, taşıyanın yalnızca aynı güzergâhtaki daha sonraki bir deniz taşımacılığı hizmetini önermesinin ve yolcunun daha erken varabileceği diğer taşıma seçeneklerini göz ardı etmesinin önüne geçilmek istenmiştir.

**71** Kararın 64. paragrafında belirtildiği üzere, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi anlamında nihai varış yerine güzergâh değişikliği kavramının yorumu, söz konusu tüzüğün amaçları tarafından doğrulanmaktadır.

**72** Nitekim, 51. paragrafta belirtildiği üzere, 1177/2010 sayılı Tüzüğün giriş bölümdeki 1., 2. ve 13. gerekçelerde ifade edildiği gibi, yolcular için yüksek düzeyde bir koruma sağlamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda, yolcu haklarının, ciddi rahatsızlık yaratan durumlarda güçlendirilmesi ve bu rahatsızlıkların hızlı ve yeknesak şekilde giderilmesi amaçlanmaktadır.

**73** Ancak, "nihai varış yerine güzergâh değişikliği" kavramı iptal edilen taşıma hizmetiyle aynı güzergâhta güzergâh değişikliği teklifiyle sınırlı olacak şekilde dar yorumlanırsa, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinde öngörülen yolcunun güzergâh değişikliği hakkı, ilgili güzergâhta alternatif bir hizmet olmaması halinde pratik etkiden mahrum kalacağından, bu amaç tehlikeye girecektir.

**74** Bu nedenlerle, 3. soruya şu şekilde yanıt verilmelidir: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi, bir yolcu taşıma hizmeti iptal edildiğinde ve aynı güzergâhta alternatif bir taşıma hizmeti bulunmadığında, taşıyanın, yolcunun bu madde uyarınca sahip olduğu hak kapsamında, nihai varış yerine benzer koşullarda ve en erken zamanda güzergâh değişikliği hizmeti sağlamasını gerektirir. Bu güzergâh değişikliği hizmeti, iptal edilen güzergâhtan farklı bir rota üzerinden olabilir ya da deniz taşımacılığının kara veya demir yolu gibi diğer taşıma yöntemleriyle birleştirilmesi yoluyla sunulabilir. Ayrıca, taşıyan bu güzergâh değişikliği kapsamında yolcuya oluşabilecek ek maliyetleri karşılamakla yükümlüdür.

## **2, 4 ve 5a Soruları**

**75** Mahkemenin birlikte değerlendirilmesi gereken 2, 4 ve 5a numaralı sorularıyla öğrenmek istediği husus, taşıyanın, tarifeye göre belirlenen kalkış tarihinden birkaç hafta önce bir yolcu taşıma hizmetini iptal etmesi durumunda, yolcunun 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uyarınca bilet ücretinin iadesini veya mümkün olan en erken zamanda ya da daha sonraki bir tarihte sözleşmede



belirlenen varış noktasına güzergâh değişikliğini seçmesi hâlinde, aynı zamanda Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat hakkına da sahip olup olmadığıdır.

**76** İlk olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin, taşıyanın sunduğu bir taşıma hizmetinin iptal edilmesi durumuna uygulanabilirliği açısından, bu hükmün lafzından, böyle bir duruma uygulanamayacağına dair herhangi bir çıkarım yapılamayacağı tespit edilmelidir. Ayrıca, Tüzüğün Giriş Bölümündeki 14. gerekçeden, Birlik yasa koyucusunun taşıyanlara yalnızca bir taşıma hizmetinin gecikmesi halinde değil, aynı zamanda bu tür bir hizmetin iptal edilmesi durumunda da yolculara tazminat ödeme yükümlülüğü getirmek istediği anlaşılmaktadır.

**77** Sonuç olarak, taşıma hizmeti iptal edilen bir yolcu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat talebinde bulunabilir.

**78** Bu yorum, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin içinde bulunduğu bağlam tarafından da doğrulanmaktadır. Gerçekten de, Tüzüğün 19. maddesinin uygulanmayacağı durumları sıralayan Tüzüğün 20. maddesi, ilk olarak, 2. fıkrada, yolcunun bileti satın almadan önce iptalden haberdar edilmesi veya iptalin kendi kusurundan kaynaklanması halinde 19. maddenin uygulanmayacağını; ikinci olarak, 4. fıkrada, taşıyanın, hizmetin iptalinin geminin güvenli bir şekilde çalışmasını etkileyen hava koşullarından veya olağanüstü durumlardan kaynaklandığını kanıtlaması halinde 19. maddede öngörülen tazminatı ödemek zorunda olmadığını öngörmektedir.

**79** Bu yorum, bu kararın 51. paragrafında belirtilen 1177/2010 sayılı Tüzüğün yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama hedefiyle de uyumludur.

**80** İkinci olarak, bir yolcunun bir taşıma hizmetinin iptali sonucunda 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi kapsamında tazminat talep edebileceği koşullar belirlenmelidir.

**81** Bu bağlamda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinin 1. ve 2. fıkralarından, bir yolcu taşıma hizmeti iptal edildiğinde veya taşıyanın böyle bir iptalin gerçekleşmesini makul olarak öngörmesi gerektiğinde, yolcuların taşıyandan alternatif bir ulaşım sağlanmasını veya bilet ücretinin iadesini talep etme hakkına sahip oldukları anlaşılmaktadır.

**82** 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümünün 13. Gerekçesine göre, taşıma hizmetlerinin iptal edilmesinden kaynaklanan rahatsızlığı azaltmak amacıyla,



yolcuların seyahatlerini iptal edebilmeleri ve kabul edilebilir koşullar altında para iadesi veya güzergâh değişikliği alabilmeleri gerekmektedir.

**83** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi ve 13. gerekçesine genel olarak bakıldığında, Birlik yasa koyucusunun görüşüne göre, bir yolcu taşıma hizmetinin taşıyan tarafından iptal edilmesi, taşıma sözleşmesinin tek taraflı olarak feshedilmesine değil, yolcunun sözleşme ilişkisini güzergâh değişikliği şeklinde devam ettirme veya ücretin geri ödenmesini talep ederek sonlandırma arasında seçim yapabilmesine yol açmaktadır.

**84** Dolayısıyla, taşıma hizmetinin iptal edildiği konusunda bilgilendirilmiş bir yolcunun güzergah değişikliği tercih etmesi, Irish Ferries'in yazılı beyanlarında öne sürdüğü gibi yeni bir taşıma sözleşmesinin kurulması anlamına gelmez; çünkü bu tercih yalnızca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesiyle yolcuya tanınmış bir hakkın kullanılmasından ibarettir.

**85** Ayrıca 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesi esasen yolcunun nihai varış noktasına geç varması halinde taşıma hakkını kaybetmeksizin taşıyandan tazminat alma hakkına sahip olduğunu belirtmektedir.

**86** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesinde, böyle bir yolcunun taşıyandan tazminat talep etme hakkına sahip olduğu belirtilirken taşıma hakkını kaybetmeyeceği de ifade edilmiştir. Bu ifade ile Avrupa Birliği yasa koyucusu, anılan hükümde öngörülen tazminatın ödenmesini, yolcunun taşıma hakkına sahip olmasına bağlamak istemiştir. Dolayısıyla, eğer yolcunun taşıma hakkı artık yoksa 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat talep edemez.

**87** Bu bağlamda, yolcunun bilet ücretinin iadesini talep ettiği durum ile en erken veya daha sonraki bir tarihte sözleşmede belirlenen varış noktasına alternatif ulaşımı talep ettiği durum arasında ayırım yapılması gerekir.

**88** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uyarınca ücretinin geri iadesini talep eden yolcuyla ilgili olarak, Başsavcı'nın Görüşünün 108. Paragrafında da belirttiği üzere, böyle bir durumda, yolcunun bu talepte bulunarak ücret ödeme yükümlülüğünden kurtulma isteğini ifade ettiği ve sonuç olarak nihai varış noktasına ulaşım hakkını kaybettiği göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısıyla, söz konusu yolcu Tüzüğün 19. Maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahip değildir.



**89** Bununla birlikte, bir yolcu bilet ücretinin geri iadesini değil de mümkün olan en erken tarihte veya daha sonraki bir tarihte nihai varış noktasına güzergâh değişikliğini tercih ederse, taşınma isteğini teyit ettiği ve dolayısıyla ödemesini yaptığı nihai varış noktasına taşınma hakkından feragat etmediği varsayılabilir. Dolayısıyla bu yolcu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca, burada belirtilen eşik değerlerin aşılması halinde tazminat alma hakkına sahiptir. Dolayısıyla, yolcu taşıma sözleşmesinde belirtilen nihai varış yerine, yani mevcut kararın 60. paragrafından da anlaşılacağı üzere, sözleşmede belirtilen varış limanına, Tüzüğün 19. maddesinde belirtilen gecikmeden daha büyük bir gecikmeyle ulaşırsa, maruz kaldığı büyük rahatsızlık için Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahiptir.

**90** Yukarıda belirtilenler ışığında, 2, 4 ve 5(a) sayılı soruların cevabı olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin, taşıyanın bir yolcu hizmetini başlangıçta planlanan kalkış tarihinden birkaç hafta önce iptal etmesi durumunda, bu tüzüğün 18. maddesi uyarınca ilk fırsatta güzergâh değişikliğini veya yolculuğunu daha sonraki bir tarihe ertelemeyi seçen ve başlangıçta planlanan nihai varış noktasına 19. maddede belirtilen eşikleri aşan bir gecikmeyle ulaşan yolcu anlamına geldiği şeklinde yorumlanması gerektiğidir. Tüzüğün 18. maddesi uyarınca ilk fırsatta güzergâh değişikliğini veya yolculuğunu daha ileri bir tarihe ertelemeyi tercih eden ve başlangıçta planlanan nihai varış noktasına Tüzüğün 19. maddesinde belirtilen eşikleri aşan bir gecikmeyle ulaşan yolcu, Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahiptir. Ancak, yolcu bilet ücretinin iade edilmesini tercih ederse, Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahip değildir.

### **5b Sorusu**

**91** 5b sorusuyla başvuran mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin, bu maddede yer alan ücret kavramının, bir kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu ya da premium salonlara erişim gibi yolcu tarafından seçilen ek özel hizmetlerin maliyetini içerdiği şeklinde yorumlanıp yorumlanamayacağını sormaktadır.

**92** Öncelikle belirtmek gerekir ki, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi, bu madde kapsamında tazminat hakkı doğduğu takdirde asgari tazminatın hesaplanma yöntemini, bilet ücretinin belirli bir yüzdesi şeklinde düzenlemektedir; ancak ne bu hükümde ne de başka bir maddede "bilet ücreti" kavramının kapsamı açıkça tanımlanmamıştır.



**93** Öte yandan, mevcut kararın 61. paragrafında belirtildiği üzere, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 3 (n) maddesine göre bilet, bir veya daha fazla yolcu taşıma hizmetinin sağlanması için bir taşıyan ile bir yolcu arasında akdedilen bir taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belgedir.

**94** İkinci olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/3. maddesi tazminatın yolcu taşıma hizmeti için yolcu tarafından fiilen ödenen bedele göre hesaplanmasını öngörmektedir.

**95** 'Fiilen ödenen' ifadesinden, olağan kullanımdaki anlamına göre, Birlik yasa koyucusunun - Başsavcının Görüşünün 124. Paragrafında da belirttiği gibi - taşıyanın sözleşme şartlarına uygun olarak sağlamayı taahhüt ettiği yolcu taşıma hizmeti karşılığında yolcu tarafından ödenen toplam tutara atıfta bulunmayı amaçladığı açıktır. Dolayısıyla, ücret kavramı, taşıyanın ödenen bedel karşılığında yolcuya sağlamayı taahhüt ettiği tüm hizmetleri, yani yalnızca taşıma hizmetini değil, aynı zamanda kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu ya da premium salonlara erişim gibi taşıma hizmetine yardımcı olan tüm hizmetleri de kapsamaktadır. Ancak, yolcu taşıma hizmetinden bağımsız ve açıkça belirlenebilen hizmetlere karşılık gelen tutarlar, örneğın tur operatörü tarafından rezervasyon sırasında tahsil edilen maliyetler, kapsama dahil değildir.

**96** Bu yorum, kararın 51. paragrafında belirtilen amaçla, yani yolcular için yüksek düzeyde bir koruma sağlanması hedefiyle de örtüşmektedir. Zira bu yorum, iptal edilen bir taşıma hizmetine ilişkin olarak yolcunun hak ettiği tazminat miktarının kolayca belirlenmesine imkân tanır.

**97** Bu yorum ayrıca 1177/2010 sayılı Tüzüğün hazırlık çalışmalarıyla da desteklenmektedir. Zira bu çalışmalarda, Avrupa Parlamentosu "bilet ücreti" kavramının sadece taşımacılık ve gemideki konaklama masraflarıyla sınırlı olması, yemek, eğlence ve alışveriş gibi gemideki diğer harcamaların ise kapsam dışında tutulması gerektiğini önermişti. Ancak, Birlik yasa koyucusu, bu kavramı parçalara ayırmayı bilinçli olarak reddetmiş ve yolcunun sözleşmeye uygun olarak ifa edilmeyen bir taşımacılık hizmetine karşılık ödediği toplam bedele göre tazminat hesaplanması gerektiğini görüşünü benimsemiştir.

**98** Son olarak, Irish Ferries'in, ek hizmetlerin tazminat hesabına dâhil edilmesinin taşıyanlar açısından orantısız mali sonuçlar doğuracağı ve bu nedenle orantılılık ilkesine aykırı olacağı yönündeki itirazı da bu yorumu geçersiz kılmaz. Avrupa Adalet Divanı'nın yerleşik içtihadına göre, tüketici ve yolcu haklarının korunması amacı, bazı ekonomik aktörler açısından ciddi mali

sonuçlar doğursa dahi bunu haklı kılabılır (bkz. 23 Ekim 2012 tarihli Nelson ve diğerleri kararı, C-581/10 ve C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 81).

**99** Yukarıda belirtilenler ışığında, 5b Sorusunun cevabı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin, bu maddede yer alan ücret kavramının, bir kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu ya da premium salonlara erişim gibi yolcu tarafından seçilen ek özel hizmetlerin maliyetini de içerdiği şeklinde yorumlanması gerekir.

## **6. Soru**

**100** Ön karar talep eden mahkeme, 6. Soruda, taşıyanın yeni bir gemi temin edememiş olması, yeni açılan bir güzergâh olması nedeniyle söz konusu güzergâhta buna karşılık gelen alternatif bir taşıma hizmetin bulunmaması veya söz konusu geminin geç teslim edilmesi nedeniyle seferlerin iptal edilmesinin çok sayıda yolcu etkilemiş olması ve bu yolcuların başka seferlerde başka gemilerle veya başka taşıma yöntemleriyle taşınmış olması gibi çeşitli durumlardan bahsetmiştir. Ancak başvuru kararından anlaşıldığı üzere, bu durumların tamamı tek bir ortak nedene, yani söz konusu geminin geç teslimine dayanmaktadır. Dolayısıyla 6. Soruda, bir geminin geç teslim edilmesinin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında “olağanüstü haller” kavramına girip girmediği sorulmaktadır.

**101** Buna göre ön karar talep eden mahkeme, yeni açılmış bir deniz hattında görev yapması planlanan bir yolcu gemisinin geç teslimi sonucunda bütün seferlerin iptal edilmesinin, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında “olağanüstü hal” kavramına girmediği şeklinde yorumlanması gerekip gerekmediğini sormaktadır.

**102** Bu bağlamda belirtmek gerekir ki, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi — bu kararın 90. paragrafında da ifade edildiği gibi — yolcu, 18. madde uyarınca seferin iptali sonrasında mümkün olan en erken zamanda veya daha sonraki bir tarihte alternatif ulaşımı tercih ederse, uygulanmaktadır.

**103** Bununla birlikte, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4 maddesi, taşıyanın iptal veya gecikmenin geminin güvenli bir şekilde çalışmasını etkileyen hava koşullarından veya yolcu hizmetinin sağlanmasını engelleyen ve tüm makul tedbirler alınsa dahi önlenemeyecek olan olağanüstü hallerden kaynaklandığını kanıtlaması halinde Tüzüğün 19. maddesinin uygulanmayacağını öngörmektedir.



**104** Gerçi “olağanüstü hâl” kavramı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi ile bu Tüzüğün çeşitli kavramların tanımladığı 3. maddesinde tanımlanmamışsa da, bu kavramın içeriği Tüzüğün gerekçeleri dikkate alınarak somutlaştırılabilir.

**105** 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümünün 17. gerekçesinden anlaşıldığı üzere, Birlik yasa koyucusu olağanüstü hâller arasında bazı olayları saymaktadır; ancak bir geminin geç teslimi bu olaylar arasında yer almamaktadır. Bu gerekçedeki ifadeler, yasa koyucunun belirtilen olayları başlı başına olağanüstü hâl olarak görmediğini, yalnızca bu tür olayların olağanüstü hâl teşkil edebileceğini ifade etmek istediğini ortaya koymaktadır.

**106** 1177/2010 sayılı Tüzüğün giriş bölümündeki 19. gerekçede, Birlik yasa koyucusu Adalet Divanı'nın içtihadına atıfta bulunarak, olağanüstü hal kavramının, ilgili taşıyanın faaliyetinin normal uygulamasının bir parçasını oluşturmayan ve fiili kontrolü dışındaki olayları kapsayabileceğine karar verdiğini belirtmiştir. Bu atıf, özellikle hava yolu ile yolcu taşımacılığına ilişkin kararlarla geliştirilen yorumlara dayanmakta olup, yasa koyucu bu kavrama ilişkin birlikte ve tutarlı bir yaklaşım benimsemek istemiştir.

**107** Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın hava yoluyla seyahat eden yolcuların haklarına ilişkin yerleşik içtihadına göre, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında olağanüstü hâl kavramı, doğası veya sebebi itibarıyla taşıyanın normal faaliyetine dâhil olmayan ve fiilen kontrol edemediği olayları kapsar. Bu iki koşul (normal faaliyetin dışında olma ve taşıyanın kontrolünde olmama) birlikte bulunmalıdır ve her somut olay için ayrı ayrı değerlendirilmelidir (bkz. 23 Mart 2021 tarihli Airhelp kararı, C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 23 ve orada belirtilen içtihatlar).

**108** Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamındaki “olağanüstü hâl” kavramı, kararın 51. paragrafında belirtilen Tüzüğün yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama amacı ve Tüzüğün 20/4. maddesinin, yolcuların iptal veya gecikme durumlarında tazminat hakkına istisna getiren bir hüküm olması nedeniyle dar yorumlanmalıdır.

**109** Bu bağlamda, ön karara konu olayda söz konusu olan türden bir gemi teslim gecikmesinin, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesiyle Tüzüğün Giriş Bölümündeki 19. gerekçenin birlikte ele alınmasıyla, “olağanüstü hâl” olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelenmelidir.



**110** Mevcut davada, bir geminin inşası prensip olarak bir deniz taşıyanının değil, bir tersanenin faaliyetinin bir parçası olsa da, bir yolcu gemisinin siparişi ve teslimi, nadiren gerçekleşse bile, şüphesiz bir deniz taşıyanının faaliyetinin normal uygulamasının bir parçasını oluşturmaktadır. Çünkü bir taşıyan, filosunu işletme ve sürdürebilme faaliyetleri çerçevesinde, işin doğası gereği, yeni gemiler sipariş etmek ve teslim almak zorundadır.

**111** Bu yorum, duruşmada Irish Ferries tarafından da teyit edildiği üzere, bir geminin siparişi ve teslimine ilişkin sözleşmenin, burada olduğu gibi, geç teslimat riskini kapsayan bir tazminat hükmü içerebileceği gerçeğiyle de doğrulanmaktadır. Böyle bir hükmün eklenmesi, böyle bir gecikmenin taşıyanın yolcu taşıma işini yürütürken maruz kaldığı olağan bir risk olduğunu teyit etmektedir.

**112** Dolayısıyla, bir geminin gecikmeli teslimi, deniz taşımacılığı faaliyetinin normal sınırları içinde kalan bir olay olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle, kararın 107. paragrafında belirtilen iki koşuldan biri eksik olduğundan, böyle bir gecikme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında “olağanüstü bir durum” olarak nitelendirilemez. Ayrıca, bu tür bir olayın taşıyan tarafından gerçekten kontrol edilemez olup olmadığının incelenmesine de gerek yoktur.

**113** Yukarıda belirtilenler ışığında, 6. Sorunun cevabı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi kapsamında, yeni bir deniz hattı kapsamında işletilecek bir yolcu gemisinin gecikmeli teslimi nedeniyle tüm seferlerin iptal edilmesi, “olağanüstü hal” kavramı dâhilinde sayılamaz.

## **7. Soru**

**114** Ön karar talebinde mahkeme, 7. Soruda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesinin, Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat talebinde bulunan bir yolcunun, hizmetin fiilen veya planlandığı şekilde ifa edilmesinden itibaren iki ay içerisinde taşıyana şikâyet şeklinde başvuruda bulunmasını gerektirecek şekilde yorumlanıp yorumlanmayacağını sormaktadır.

**115** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24/1. maddesi uyarınca, taşıyanlar, bu Tüzük kapsamındaki hak ve yükümlülüklerle ilgili şikâyetlerin işleme alınmasına yönelik erişilebilir bir sistem kurmak veya sürdürmek zorundadır. Tüzük 24/2. madde de ise, belirli süreleri öngören basitleştirilmiş bir şikâyet prosedürünü düzenlemektedir. Bir yolcu taşıyana şikâyette bulunmak isterse, bu şikâyeti taşıma hizmetinin fiili veya planlanan ifasından itibaren iki ay içinde sunmalıdır.



Taşıyan ise, şikâyetin kendisine ulaştığı tarihten itibaren en geç bir ay içinde, yolcuya bu şikâyetin kabul edildiğini, reddedildiğini ya da hâlen incelenmekte olduğunu bildirmeli ve şikâyetin ulaşmasından itibaren en geç iki ay içinde nihai cevabını yolcuya iletmelidir.

**116** "Bu Tüzük Kapsamındaki Hak ve Yükümlülükler " ifadesinden, bir şikâyetin hem Tüzüğün II. Bölümünde ("Engelli Ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Hakları") yer alan hak ve yükümlülükleri hem de varışın gecikmesi halinde yolculara tazminat ödenmesine ilişkin 19. maddeyi içeren Tüzüğün III. Bölümünde ("Seferin Kesintiye Uğraması Halinde Taşıyanların ve Terminal İşletmecilerinin Yükümlülükleri") yer alan hak ve yükümlülükleri ilgilendirebileceği sonucu çıkmaktadır.

**117** Ancak, bir yolcunun 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca talep ettiği tazminat başvurusu, 24. maddeye göre yapılan bir şikâyetle eşdeğer tutulamaz. Bu nedenle, bu başvuru için 24. maddede öngörülen süreler geçerli değildir.

**118** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi kapsamındaki bir şikâyet, taşıyanın Tüzük kapsamındaki yükümlülüklerinin ihlal edildiği iddiasına ilişkin bir bildirimdir ve taşıyan bu bildirimde nasıl yanıt vereceğine karar verirken belirli bir takdir hakkına sahiptir; Başsavcı Görüşününün 164. paragrafında belirtildiği üzere, Tüzüğün 19/1. maddesi yolcuya, yalnızca bu maddenin koşullarının yerine getirildiği gerekçesiyle taşıyandan ödemesini talep edebileceği bir parasal talep hakkı tanımaktadır; taşıyan bu konuda aynı takdir hakkına sahip değildir,

**119** Ayrıca 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/5. maddesi, taşıyanın böyle bir talebin sunulmasından itibaren bir ay içerisinde tazminatı ödemesini gerektirmektedir. Bu hükmün, şikâyetle ilgili nihai kararını yolcuya bildirmesi için Tüzüğün 24/2. maddesi kapsamında taşıyana tanınan iki aylık süreden daha kısa bir süre öngörmesi, Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminatın ödenmesine ilişkin bir talebin Tüzüğün 24. maddesi kapsamındaki bir şikâyetle eşdeğer tutulmayacağını teyit etmektedir.

**120** İşbu kararın 51. paragrafında belirtilen 1177/2010 sayılı Tüzüğün yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama amacı da bu yorumu desteklemektedir. Bu koruma seviyesi, tazminat başvurusu için iki ay gibi kısa bir sürenin şart koşulmasıyla bağdaştırılamaz.



**121** Sonuç olarak, Birlik yasa koyucusu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminat hakkını, aynı tüzüğün 24. maddesinde belirtilen iki aylık süreye tabi kılmak istememiştir.

**122** Tüm bu açıklamalar ışığında, 7. Sorunun cevabı: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi, 19. madde uyarınca tazminat talebinde bulunan bir yolcunun, bu talebini taşıyana bir şikâyet şeklinde ve taşıma hizmetinin fiilen ya da planlandığı şekilde gerçekleştirilmesinden itibaren iki ay içinde sunmasını zorunlu kılacak şekilde yorumlanamaz.

### **8. Soru**

**123** 8. Soruyla, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesinin, bir üye devletin bu Tüzüğün uygulanmasını denetlemek üzere atadığı ulusal makamın yetkisinin, yalnızca o üye devletin topraklarında bulunan bir limandan sağlanan yolcu taşımacılığı hizmetini değil, aynı zamanda başka bir üye devletin topraklarında bulunan bir limandan başlayıp ilk üye devletin topraklarında bulunan bir limanda sona eren ve gidiş-dönüş şeklinde planlanmış ancak tamamen iptal edilmiş bir yolcu taşımacılığı hizmetini de kapsadığı şeklinde yorumlanıp yorumlanamayacağını sormaktadır.

**124** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25/1. maddesine göre her Üye Devlet, kendi topraklarında bulunan limanlardan ve üçüncü bir ülkeden bu tür limanlara yönelik yolcu taşıma hizmetleri ve kruvaziyer (gemi) seferleri bakımından bu Tüzüğün uygulanmasından sorumlu bir veya daha fazla yeni veya mevcut kurum belirleyecektir.

**125** Sonuç olarak bu hüküm – Başsavcı Görüşününün 169. paragrafında belirttiği gibi – üye devletler arasında sağlanan bir yolcu taşımacılığı hizmeti bakımından yetkili ulusal makamın kural olarak kalkış limanının bulunduğu üye devletin makamı olduğunu kabul etmeye imkân tanımaktadır. Ancak, Birlik yasa koyucusu, varış limanının bulunduğu üye devlet ile üçüncü ülkelerden gelen yolcu taşımacılığı hizmetleri arasındaki bağlantıyı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasının denetimi konusunda bu üye devletin ulusal makamına yetki verilmesi için yeterli görmüştür.

**126** Dolayısıyla, Birlik yasa koyucusu – Başsavcı Görüşününün 199. paragrafında belirttiği gibi – ulusal makama genel denetim yetkisini, kalkış veya varış limanının bulunduğu üye devletin toprakları ile ilgili yolcu taşımacılığı hizmeti arasındaki yakınlığa dayanan bir kriter temelinde vermek istemiştir.



**127** Buna göre, iptal edilen bir yolcu taşımacılığı hizmeti söz konusu olduğunda, kural olarak kalkış limanının bulunduğu üye devletin ulusal makamı yetkilidir.

**128** Buna karşılık, gidiş ve dönüş olmak üzere iki ayrı yolcu taşımacılığı hizmetinden oluşan ve tamamı iptal edilen bir gidiş-dönüş yolculuğunda, dönüş seferi ile bu seferin kalkış limanının bulunduğu üye devlet arasındaki bağlantı, varış limanının bulunduğu üye devlet ile olan bağlantıdan daha güçlü değildir. Zira bu varış limanı – Başsavcı Görüşününün 200. paragrafında belirttiği gibi – genellikle gidiş seferinin de kalkış limanıdır ve iptal edilen yolcu taşımacılığı hizmetlerinin düzenli şekilde uygulanmasını denetleme açısından en uygun konumdadır.

**129** Bu yorum, işbu kararın 51. paragrafında belirtilen 1177/2010 sayılı Tüzüğün, gidiş ve dönüş yolcu hizmetlerinin iptalinin aynı olguya dayandığı durumlarda, yolcunun farklı ulusal makamlar nezdinde çok sayıda başvurudan kaçınmasını sağladığından, yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama amacı ile örtüşmektedir.

**130** Sonuç olarak, sekizinci soruya şu şekilde cevap verilmelidir: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesi, bir üye devletin bu tüzüğün uygulanmasını sağlamak üzere atadığı ulusal makamın yetkisinin, yalnızca o üye devletin topraklarında bulunan bir limandan sağlanan yolcu taşımacılığı hizmetini değil, aynı zamanda başka bir üye devletin topraklarında bulunan bir limandan başlayıp ilk üye devletin topraklarında bulunan bir limanda sona eren ve gidiş-dönüş şeklinde planlanmış ancak tamamen iptal edilmiş bir yolcu taşımacılığı hizmetini de kapsadığını ifade edecek şekilde yorumlanmalıdır.

## **9. Soru**

**131** 9. Soruda, ön karar talebinde mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasından sorumlu ulusal bir makamın kararının geçerliliğini değerlendirirken, ulusal mahkemenin Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16, 17, 20 ve 47. maddelerini ve ölçülülük, hukuki güvenlik ve eşit işlem ilkelerini uygulayıp uygulamayacağını ve incelemesinin açık hatalarla sınırlı olup olmayacağını sormaktadır.

**132** Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın yerleşik içtihadına göre, Divan ile ulusal mahkemeler arasındaki iş birliği çerçevesinde, ulusal mahkemeye faydalı olacak şekilde Avrupa Birliği hukukunun yorumlanmasını sağlamak amacıyla, bu mahkemenin, Adalet Divanı İç Tüzüğü'nün 94. maddesinde açıkça belirtilen ön

karar talebine ilişkin içerik gerekliliklerine dikkatle uyması gerekmektedir (19 Nisan 2018 tarihli Consorzio Italian Management ve Catania Multiservizi kararı, C-152/17, EU:C:2018:264, Rn. 21 ve orada atıf yapılan içtihat).

**133** Bu bağlamda, İç Tüzüğü'nün 94. maddesinin (c) bendine göre, ön karar talebinde bulunan mahkemenin, Avrupa Birliği hukukunun belirli hükümlerinin yorumu veya geçerliliği konusunda neden şüphe duyduğunu açıklaması ve bu hükümler ile uyumsuzlukta uygulanacak ulusal hukuk arasındaki bağlantıyı ortaya koyması zorunludur (bkz. aynı karar, 19 Nisan 2018 tarihli Consorzio Italian Management ve Catania Multiservizi kararı, C-152/17, EU:C:2018:264, Rn. 22 ve orada atıf yapılan içtihat)

**134** Ayrıca, ön karar taleplerinde yer alan bilgilerin yalnızca Divan'ın konuyla ilgili cevaplar verebilmesini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda üye devlet hükümetlerine ve diğer taraflara, Avrupa Birliği Adalet Divanı Statüsü'nün 23. maddesi uyarınca görüş sunma imkânı tanımayı da amaçladığı vurgulanmalıdır. Divan, bu imkânın korunmasına dikkat etmelidir; zira söz konusu maddeye göre, taraflara yalnızca ön karar talebi iletilmektedir (13 Temmuz 2017 tarihli Szoja kararı, C-89/16, EU:C:2017:538, Rn. 49).

**135** Mevcut davada, 9. sorunun her iki kısmının da gerekli koşulları açıkça karşılamadığı tespit edilmelidir. Bu sorunun ilk kısmı, ulusal mahkemenin uygulaması gereken Avrupa Birliği hukukuna ilişkin hükümler ve ilkelerle; ikinci kısmı ise ulusal mahkemenin uygulayacağı yargısal denetimin kapsamıyla ilgilidir.

**136** Ön karar talebinde bulunan mahkeme, ilk kısım bakımından, diğer ön karar soruları dikkate alındığında bu soruyu sormasına neden olan somut gerekçeleri ortaya koymamıştır. Bu nedenle, Avrupa Birliği Adalet Divanı bu kısma ilişkin olarak konuyla ilgili bir yanıt verememektedir.

**137** Aynı şekilde, ikinci kısım bakımından da Adalet Divanı, ön karar talebinde bulunan mahkemenin 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün uygulanmasından sorumlu ulusal makamın kararının geçerliliğini değerlendirirken uygulamayı düşündüğü "ölçülülük" kriterinin ne olduğunu açıklamadığı için, bu kısma da anlamlı bir yanıt veremez.

**138** Yukarıda belirtilenler ışığında, Adalet Divanı 9. Soruya faydalı bir cevap verebilecek durumda değildir. Dolayısıyla bu soru kabul edilemez olarak değerlendirilmelidir.



## 10. Soru

**139** 10. Soruyla, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin, eşit işlem, ölçünlülük ve hukuki güvenlik ilkeleriyle ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16., 17. ve 20. maddeleriyle bağdaşmadıkları gerekçesiyle geçersiz olup olmadığını sormaktadır.

**140** İlk olarak, ön karar talebinde bulunan mahkeme 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin eşit işlem ilkesi ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 20. maddesi uyarınca geçersiz olup olmadığını sormaktadır.

**141** Irish Ferries genel olarak şu görüşü ileri sürmektedir: 1177/2010 sayılı Tüzük, deniz taşımacılığı yapan taşıyanlara, hava ve demiryolu taşımacılığı yapan taşıyanlara uygulanmayan bir dizi yükümlülük getirmekte ve bu durum, tüm bu taşıyanlar benzer bir konumda olmalarına rağmen, eşit işlem ilkesine ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 20. maddesine aykırılık teşkil etmektedir. Örneğin, hava yolu taşıyanları 261/2004 sayılı Tüzüğün 5/1 (c) maddesi uyarınca, uçuşun planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce yolcuları bilgilendirdikleri takdirde tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulabilirken, deniz taşımacılığı yapan taşıyanlar için 1177/2010 sayılı Tüzükte böyle bir imkân öngörülmemektedir.

**142** Yerleşik içtihadı göre, eşit işlem ilkesi, aynı durumlara farklı davranılmamasını ve farklı durumlara da, bu işlem objektif olarak gerekçelendirilmedikçe, aynı şekilde davranılmamasını gerektirmektedir (bkz. bu yönde, 10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 95 ve 19 Kasım 2009 tarihli Sturgeon ve diğerleri kararı, C-402/07 ve C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 48).

**143** Öncelikle belirtmek gerekir ki, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın yerleşik içtihadına göre, farklı taşıma sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin durumları birbirleriyle karşılaştırılamaz. Zira her bir taşıma türü, işleyiş biçimi, erişilebilirliği ve ağ yapısının dağılımı dikkate alındığında, kullanım koşulları açısından birbirinin yerine geçebilir (kullanılabilir) nitelikte değildir. Bu koşullar altında, Birlik yasa koyucusu, hangi taşıma sektörü söz konusuysa ona göre farklı düzeylerde tüketici koruması öngören düzenlemeler yapma yetkisine sahiptir (bkz. bu yönde, 10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 96 ve 26 Eylül 2013 tarihli ÖBB-Personenverkehr kararı, C-509/11, EU:C:2013:613, Rn. 47. ve orada atıfta bulunulan içtihat).



**144** İkinci olarak, deniz taşımacılığındaki bir iptal veya uzun gecikmeden etkilenen yolcuların, diğer taşıma türleriyle seyahat eden yolculardan farklı bir durumda olduğu da unutulmamalıdır. Limanların konumu ve yılın zamanına bağlı olarak sıklığı değişebilen sınırlı sayıda sefer sunulması nedeniyle, bu tür olaylar meydana geldiğinde yolculara verilen rahatsızlık karşılaştırılabilir değildir.

**145** Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün giriş bölümündeki ilk gerekçede, deniz yolcuları için diğer taşımacılık türleriyle karşılaştırılabilir yüksek düzeyde bir koruma sağlamayı amaçlasa da, Birlik yasa koyucusu, Irish Ferries'in iddia ettiğinin aksine, farklı taşımacılık türlerinin karşılaştırılabilir olduğunu ima etme veya bu türlerin her biri için aynı düzeyde koruma sağlama niyetinde değildir.

**146** Bu nedenle, deniz taşımacılığı dışındaki diğer taşıma türleri için geçerli olan Avrupa Birliği düzenlemelerinde öngörülen sorumluluktan kurtulma sebepleri, örneğin 261/2004 sayılı Tüzüğün 5/1 (c) maddesinde hava yolu yolcuları için öngörülen sebep, durumların karşılaştırılabilirliğinin değerlendirilmesinde dikkate alınmaz.

**147** Sonuç olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri ne eşit işlem ilkesini ne de AB Temel Haklar Şartı'nın 20. maddesini ihlal etmektedir.

**148** İkinci olarak, ön karar talebinden, başvuran mahkemenin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin ölçülülük ilkesiyle uyumlu olup olmadığını öğrenmek istediği anlaşılmaktadır.

**149** Bu bağlamda Irish Ferries, deniz taşımacılığı yapan yolcu taşıyanlarına, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri uyarınca, bir seferin iptali halinde yüklenen yükümlülüklerin, Tüzüğün amacıyla tamamen ölçüsüz (orantısız) olan ciddi mali yükler doğurduğunu ileri sürmektedir. Özellikle, taşıyanın bir seferin iptalini yolcuya haftalar öncesinden bildirmiş olsa bile, yine de 19. madde uyarınca tazminat ödemek zorunda bırakılmasının ölçüsüz olduğu savunulmaktadır. Ayrıca, seferi iptal edilen bir yolcunun hem 18. madde uyarınca güzergah değişikliği hem de 19. madde uyarınca tazminat talep edebilmesinin de ölçüsüz olduğu belirtilmektedir.

**150** Öncelikle, Avrupa Birliği hukukunun genel ilkelerinden biri olan ölçülülük ilkesi uyarınca, bir Avrupa Birliği düzenlemesiyle öngörülen araçlar, ulaşılmak istenen hedefe uygun olmalı ve bu hedef için gerekli olanın ötesine geçmemesi



gerektiği belirtilmelidir (10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn.79).

**151** Yukarıdaki paragrafta belirtilen gerekliliklerin yargısal denetimine ilişkin olarak, Avrupa Birliği Adalet Divanı, siyasi, ekonomik ve sosyal kararların alınması ve karmaşık değerlendirmelerin yapılması gereken alanlarda Birlik yasa koyucusuna geniş bir takdir yetkisi tanımıştır. Bu nedenle, bu alanlarda kabul edilen bir tedbir, ancak yetkili makamın ulaşmak istediği hedefe ulaşmak bakımından açıkça elverişsizse hukuka aykırı sayılır. Diğerlerinin yanı sıra, ortak ulaştırma politikası alanında da durum böyledir (bkz. bu yönde, 10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 80).

**152** Bu kararın 51. paragrafında belirtildiği üzere, Birlik yasa koyucusu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümü 1., 2., 13. ve 14. gerekçelerinde ifade edildiği gibi, taşıma hizmetinin iptali veya uzun gecikmeler nedeniyle büyük rahatsızlık yaşıyan yolcular için yüksek düzeyde bir koruma sağlamayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda, Tüzüğün 18. ve 19. maddelerde, bu tür durumlarda yolcuların karşılaştığı belirli rahatsızlıkların derhal ve yeknesak şekilde giderilmesi öngörülmüştür.

**153** Adalet Divanı, Birlik yasa koyucusu tarafından kabul edilen tedbirlerin, yolcuların korunmasını güçlendirmeyi amaçlayan ve yasallığı tartışmasız olan 1177/2010 sayılı Tüzüğün amacı ışığında açıkça uygunsuz olup olmadığını değerlendirmelidir.

**154** Bu bağlamda, öncelikle 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinde öngörülen tedbirlerin, bir taşıma hizmetinin iptali durumunda yolculara verilen belirli rahatsızlıkların derhal giderilmesi için uygun olduğu ve böylece tüzüğün amacı olan yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlanmasını mümkün kıldığı belirtilmelidir.

**155** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinde öngörülen tedbirler, yolcuya, taşıma sözleşmesinde belirtilen nihai varış yerine en kısa zamanda ve benzer koşullar altında, ek bir ücret ödmeden güzergah değişikliğiyle ulaşma veya muhtemelen taşıma sözleşmesinde belirtilen kalkış yerine en kısa zamanda ücretsiz bir dönüş yolculuğu ile birlikte bilet ücretinin geri ödenmesini talep ederek taşımadan vazgeçme arasında seçim yapma imkânı vermeyi amaçlamaktadır.

**156** 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminatla ilgili olarak, ilke ve miktar bakımından, taşıma sözleşmesinde belirlenen varış yerine varıştaki gecikmenin süresi ile taşıma hizmetinin süresi arasındaki orana göre belirlendiği tespit edilmelidir. Dolayısıyla, taşıma hizmetinin iptali sonucunda yolcunun nihai varış yerine güzergâh değişikliğini seçmesi ve deniz taşımacılığı sektörünün kendine has özellikleri nedeniyle alternatif bir hizmeti beklemek zorunda kalması veya başlangıçta planlanan limanlardan farklı limanlarda gemiye binmek veya gemiden inmek zorunda kalması nedeniyle nihai varış noktasına uzun bir gecikmeyle ulaşması durumunda, yolcunun tazminat hakkını belirlemek için kullanılan kriterler açıkça ölçülülük gerekliliğiyle bağlantılıdır.

**157** Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminatın, yolcunun fiilen ödediği bilet fiyatı esas alınarak hesaplanması, Birlik yasa koyucusunun, gecikme veya iptallerin yol açtığı olumsuz sonuçları telafi etmeye yönelik ölçülü bir yaklaşım benimsediğini göstermektedir.

**158** Irish Ferries her ne kadar 19. maddede öngörülen tazminat önlemlerinin taşıyanlar açısından ciddi mali yükler doğurabileceğini ve uygun olmadığını ileri sürse de, Adalet Divanı hava taşımacılığı alanında daha önce verdiği kararlarda, bu tür mali sonuçların, yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama hedefi karşısında ölçüsüz sayılamayacağını belirtmiştir. Tüketicilerin, dolayısıyla deniz yoluyla seyahat eden yolcularının, korunması hedefinin önemi, belirli ekonomik aktörler (işletmeler) açısından önemli ölçüde olumsuz ekonomik sonuçlar doğursa bile bu sonuçları haklı kılabilir (benzer karar için bkz. 31 Ocak 2013 tarihli McDonagh kararı, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 47 ve 48).

**159** Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzük kapsamındaki yükümlülükler riayet edilmesinin, deniz taşıması yapan taşıyanlarının ulusal hukuk kapsamında üçüncü taraflar da dâhil olmak üzere diğer kişilerden tazminat talep etme (rücu) hakkına halel getirmeyeceği de belirtilmelidir. Dolayısıyla bu tür bir başvuru, söz konusu yükümlülüklerin bir sonucu olarak taşıyanların katlandığı mali yükü azaltabilir veya hatta ortadan kaldırabilir. Ayrıca, bu yükümlülüklerin – söz konusu rücu hakkı saklı kalmak kaydıyla – öncelikle, yolcularla taşıma sözleşmesi akdetmiş olan deniz taşıyanları tarafından üstlenilmesinin makul olduğu değerlendirilmektedir. Zira bu sözleşmeler, yolculara iptal edilmeyecek veya gecikmeye uğramayacak bir taşıma hizmeti sağlanacağına dair hak tanımaktadır.

**160** Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesinde öngörülen tazminatla ilgili olarak, aynı Tüzüğün 20/4. maddesi uyarınca, deniz taşımacılığı



yapan taşıyanlar, iptalin veya gecikmenin, tüm makul önlemler alınmış olsa dahi önlenemeyecek olağanüstü hallerden kaynaklandığını ispatlamaları hâlinde bu tazminatı ödeme yükümlülüğünden muaf tutulabilirler. Bu muafiyet gerekçesi ve tazminat yükümlülüğünün yalnızca sıkı koşullar altında geçerli olması dikkate alındığında, bu yükümlülüğün ulaşılmak istenen hedefe ulaşmak bakımından açıkça elverişsiz olduğu söylenemez.

**161** Yukarıda belirtilenler uyarınca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri ölçülülük ilkesinin ihlali nedeniyle geçersiz değildir.

**162** Üçüncü olarak, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin hukuki güvenlik ilkesiyle uyumlu olup olmadığını öğrenmek istemektedir.

**163** Bu soru, Irish Ferries'in, ilk olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin, taşıyanlara açık bir yasal dayanak olmaksızın ağır yükümlülükler yükleyerek hukuki güvenlik ilkesini ihlal ettiği ve ikinci olarak, bu Tüzüğün 19/1 maddesinin, özellikle taşıyanların, bu son kavram (bilet ücreti) tanımlamaksızın, ücretin belirli bir yüzdesine karşılık gelen tazminatı ödemelerini öngörerek bu ilkeyi ihlal ettiği iddiası ışığında, başvuran mahkeme önünde gündeme getirilmiştir.

**164** Öncelikle belirtmek gerekir ki, hukuki güvenlik ilkesi, Avrupa Birliği hukukunun temel ilkelerinden biridir. Bu ilke özellikle, bir düzenlemenin açık ve net olmasını, böylece ilgili kişilerin hak ve yükümlülüklerini tereddüde yer bırakmayacak şekilde anlayabilmesini ve buna göre hareket edebilmesini gerektirir (10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 68 ve orada atıfta bulunulan içtihat).

**165** İşbu davada, her şeyden önce, Başsavcı Görüşünün 223. paragrafında belirtildiği gibi, Irish Ferries'in 1177/2010 sayılı Tüzüğün, Tüzükte açık bir yasal dayanak olmaksızın taşıyanlara ağır yükümlülükler getirdiği için hukuki güvenlik ilkesini ihlal ettiği yönündeki genel iddiası, bu kararın 132 ila 134. paragraflarında atıfta bulunulan içtihat uyarınca reddedilmelidir. Zira bu iddia belirsiz ve genel ifadeler içerdiğinden, Adalet Divanı'nın konuya ilişkin anlamlı bir yanıt vermesine imkân tanımamaktadır.

**166** Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesinde geçen "bilet ücreti" kavramının belirsiz olduğu yönündeki iddiaya ilişkin olarak; gerçekten de, bu kavram Tüzüğün 19/1. maddesi ve 3. maddesinin de açıkça tanımlanmamıştır.

**167** Ancak, bu genel kavramın, önceden öngörülemeyen çok sayıda duruma uygulanmak üzere tasarlandığı ve Avrupa Birliği hukukunda önceden ayrıntılı şekilde tanımlanabilecek belirli bilet türlerine yönelik olmadığı belirtilmelidir. Ayrıca Birlik yasa koyucusu, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 19/3. maddesinde açıkça, taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu tazminatın “yolcunun ... taşıma hizmeti için fiilen ödediği bedel esas alınarak” hesaplanacağını belirtmiştir. Dolayısıyla bu kavramın yeterince açık olmadığı söylenemez. Kavramın, bu kararın 95 ila 98. paragraflarında açıklandığı şekilde yorumlanmış olması da, hukuki güvenlik ilkesinin ihlal edildiğini göstermez. Zira Başsavcı Görüşününün 224. paragrafında belirtildiği üzere, bu, genel uygulamaya ilişkin bir hükmün dilbilgisel yorumu dışındaki herhangi bir yorum yöntemini dışlamak anlamına gelecektir.

**168** Dolayısıyla, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 19/1. maddesinin “bilet ücreti” kavramına atıfta bulunması, ancak bu kavramı tanımlamaması, hukuki güvenlik ilkesine aykırılık teşkil etmez.

**169** Dördüncü olarak, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 18. ve 19. maddelerinin, deniz taşımacılığı yapan taşıyanların girişim özgürlüğünü ve mülkiyet hakkını güvence altına alan Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16. ve 17. maddeleriyle uyumlu olup olmadığını öğrenmek istemektedir.

**170** Bu bağlamda öncelikle belirtmek gerekir ki, girişim özgürlüğü ve mülkiyet hakkı mutlak olarak güvence altına alınmamıştır; bu haklar, toplumsal işlevleri bağlamında değerlendirilmelidir (31 Ocak 2013 tarihli McDonagh kararı, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 60).

**171** Ayrıca, Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 52/1. maddesi, kanunla öngörülmüş olmaları, söz konusu hak ve özgürlüklerin özüne saygı göstermeleri, ölçülülük ilkesi göz önünde bulundurularak gerekli olmaları ve Birlik tarafından tanınan kamu yararı hedeflerini veya başkalarının hak ve özgürlüklerini koruma ihtiyacını gerçekten karşılamaları kaydıyla, güvence altına aldığı hakların kullanılmasına sınırlama getirilmesine izin vermektedir.

**172** Bu değerlendirme yapılırken, Avrupa Birliği hukuk düzeni tarafından korunan birden fazla hakkın çatışması halinde, bu hakların korunması gerekliliklerinin birbiriyle uyumlu hale getirilmesi ve aralarında makul bir denge kurulması gerekir (31 Ocak 2013 tarihli McDonagh kararı, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 62).



**173** Mevcut davada, ön karar talebinde bulunan mahkeme her ne kadar Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16. ve 17. maddelerine atıfta bulunsa da, Şart'ın 38. maddesi de dikkate alınmalıdır. Bu madde, AEUV (Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma) 169. maddesi gibi, Birliğin tüm politika alanlarında tüketicilerin, dolayısıyla deniz yoluyla seyahat eden yolcularının, yüksek düzeyde korunmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu kararın 51. paragrafında belirtildiği üzere, yolcuların korunması 1177/2010 sayılı Tüzüğün temel hedeflerinden biridir.

**174** İşbu kararın ölçülülük ilkesiyle ilgili 150 ila 161. paragraflarından, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin, ilgili çeşitli temel hakları uzlaştırma ve bunlar arasında uygun bir denge kurma gerekliliğini karşıladığı açıktır.

**175** Sonuç olarak, bu hükümler Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16. ve 17. maddelerini ihlal etmemektedir.

**176** Tüm bu değerlendirmeler uyarınca, 10. Sorunun incelenmesinin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin geçerliliğini etkileyebilecek herhangi bir şey ortaya koymadığı sonucuna varılmalıdır.

### ***Yargılama Giderleri***

**177** Taraflar açısından bu dava, ön karar talebinde bulunan mahkemede derdest olan esas davada bir ara ihtilaf niteliğinde olduğundan, yargılama giderlerine ilişkin karar, söz konusu mahkemeye aittir. Avrupa Birliği Adalet Divanı nezdinde beyanda bulunan diğer katılımcıların yaptığı masraflar ise geri ödenmez.

Avrupa Birliği Adalet Divanı (Dördüncü Daire) şu şekilde hüküm vermiştir:

1 Deniz ve İç Suyolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin ve 2006/2004 sayılı Tüzüğü tadil eden 24 Kasım 2010 tarihli ve 1177/2010 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (AB), bir taşıyanın bir yolcu taşıma hizmetini, bu hizmet için planlanan geminin geç teslim edilmesi ve yerine başka bir gemi de ikame edilememesi nedeniyle başlangıçta planlanan kalkış tarihinden birkaç hafta önce iptal ettiği durumlarda geçerli olduğu şeklinde yorumlanmalıdır.

2 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. Maddesi, bir yolcu taşıma hizmetinin iptal edildiği ve aynı güzergâhta alternatif bir taşıma hizmetinin (seferin) bulunmadığı durumlarda, taşıyanın aşağıdakileri yapmakla yükümlü olduğu şeklinde



yorumlanmalıdır. Yolcuyu söz konusu hüküm kapsamındaki nihai varış yerine, benzer koşullar altında mümkün olan en erken zamanda başka bir güzergâh üzerinden veya karayolu ya da demiryolu gibi diğer ulaşım araçlarıyla kombine edilmiş bir deniz taşımacılığı hizmeti sunmak ve bu güzergâh değişikliği nedeniyle doğan ek masrafları da karşılamak zorundadır.

3 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddeleri, taşıyanın bir yolcu taşıma hizmetini başlangıçta planlanan hareket tarihinden birkaç hafta önce iptal etmesi halinde, Tüzüğün 18. maddesi uyarınca, ilk fırsatta güzergâh değişikliğini veya yolculuğunu daha sonraki bir tarihe ertelemeyi seçen ve başlangıçta planlanan nihai varış noktasına Tüzüğün 19. maddesinde belirtilen eşikleri aşan bir gecikmeyle ulaşan yolcunun Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahip olduğu şeklinde yorumlanmalıdır. Ancak, yolcu bilet ücretinin iade edilmesini tercih ederse, Tüzüğün 19. maddesi kapsamında tazminat alma hakkına sahip değildir.

4 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi, bu maddede yer alan bilet ücret kavramının, kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu veya premium salonlara erişim gibi yolcu tarafından seçilen ek özel hizmetlerin maliyetini de içerdiği şeklinde yorumlanmalıdır.

5 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi, bir yolcu gemisinin geç teslim edilmesinin, yeni bir deniz hattı bağlamında bu gemi tarafından yapılması gereken tüm seferlerin iptal edilmesine yol açması ve bu hükmün anlamı dâhilinde olağanüstü hal kavramına girmediği şeklinde yorumlanmalıdır.

6 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi, bu Tüzüğün 19. maddesi kapsamında tazminat talebinde bulunan yolcunun, hizmetin fiilen veya planlandığı şekilde ifa edilmesinden itibaren iki ay içerisinde taşıyana şikâyet şeklinde başvuruda bulunmasını gerektirmediği şeklinde yorumlanmalıdır.

7 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesi, bir Üye Devlet tarafından bu Tüzüğün uygulanması için görevlendirilen ulusal bir makamın (organın) yetkisinin sadece söz konusu Üye Devletin topraklarında yer alan bir limandan sağlanan bir yolcu taşıma hizmetini değil, aynı zamanda başka bir Üye Devletin topraklarında yer alan bir limandan önceki Üye Devletin topraklarında yer alan bir limana sağlanan, gidiş dönüş şeklinde planlanmış ancak tamamıyla iptal edilmiş seferleri de kapsadığı şeklinde yorumlanmalıdır.



8 10. Sorunun incelenmesi, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin geçerliliğini etkileyebilecek herhangi bir unsur ortaya koymamıştır.