



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

AVRUPA İNSAN HAKLARI MAHKEMESİ

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HUCI/ROMANYA DAVASI

(55009/20 No.lu Başvuru)

KARAR

Madde 2 (usul) • Sertifika prosedürü bağlamında test uçuşu sırasında onaylanmamış motorlu ultra hafif uçağın çarpması sırasında yolcunun ölümüne ilişkin etkin ceza soruşturması • Kazanın koşulları ve özellikle ölen pilotun sorumluluğunun aydınlatılması • Sözleşme'nin 2. maddesinin usuli yükümlülüğü bağlamında davalı Devletin sorumluluğunun sonucuna varılması için yetkililerin takip etmeme kararının yetersizliği • Zamanaaşımına uğramayan ve mutlak başarısızlıkla sonuçlanmayan ayrı bir hukuk davası

Yazı İşleri Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır. Mahkemeyi bağlamamaktadır.

STRAZBURG

16 Nisan 2024

İşbu karar, Sözleşme'nin 44 § 2 maddesinde belirtilen koşullar çerçevesinde kesinleşecektir. Bazı şekli düzeltmelere tabi tutulabilir.

© T.C. Adalet Bakanlığı, 2024. Bu gayri resmî çeviri, Adalet Bakanlığı, İnsan Hakları Dairesi Başkanlığı tarafından yapılmış olup, Mahkeme açısından bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Bu çeviri, davanın adının tam olarak belirtilmiş olması ve yukarıdaki telif hakkı bilgisiyle beraber olması koşulu ile Adalet Bakanlığı, İnsan Hakları Dairesi Başkanlığına atıfta bulunmak suretiyle ticari olmayan amaçlarla alıntılanabilir.

HUCI/ROMANYA DAVASI,

Başkan

Gabriele Kucsko-Stadlmayer,

Hâkimler

Tim Eicke,

Branko Lubarda,

Armen Harutyunyan,

Ana Maria GuerraMartins,

Anne Louise Bormann,

Sebastian Rădulețu

ve Bölüm Yazı İşleri Müdür Yardımcısı Simeon Petrovski'nin katılımıyla oluşturulan Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi ("Mahkeme"), Daire olarak toplanarak ("Dördüncü Bölüm"), Romanya aleyhine açılan davanın temelinde bulunan ve bu Devletin vatandaşı olan Ilinca Huci ve Eduard-Paulus Huci'nin ("başvuranlar") 25 Kasım 2020 tarihinde, İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin Korunmasına İlişkin Sözleşme'nin ("Sözleşme") 34. maddesi uyarınca Mahkemeye yapmış oldukları başvuruyu (no. 55009/20),

Sözleşme'nin 2. maddesinin esas ve usuli yönüyle ilgili olarak şikâyetlerin Romen Hükümetine ("Hükümet") bildirilmesine ilişkin kararı,

Tarafların görüşlerini göz önünde bulundurarak,

Kapalı oturumda, 26 Mart 2024 tarihinde, gerçekleştirilen müzakerelerin ardından,

Söz konusu tarihte aşağıdaki kararı vermiştir:

GİRİŞ

1. Başvuru, Sözleşme'in 2. maddesi açısından, motorlu ultra hafif bir uçağın düşmesi esnasında başvuranların eşi ve babası olan V.H.nin ölümüyle ve ölüm koşulları hakkında yetkililer tarafından yürütülen soruşturmayla ilgilidir.

OLAY VE OLGULAR

2. Başvuranlar sırasıyla 1951 ve 1986 doğumlu olup, Buzău'da ikamet etmektedirler. Başvuranlar, Bucarest'de görev yapan Avukat M.C. Vasile tarafından temsil edilmişlerdir.

3. Hükümet, Dışişleri Bakanlığında görev yapan kendi yetkilisi Avukat O.F. Ezer tarafından temsil edilmiştir.

I. UHM UÇAK KAZASI

4. Icarus Vakfında görevli olan V.F. adlı mühendis, Eğitim ve Araştırma Bakanlığı'nın araştırma programı çerçevesinde, Devlet şirketi Romaero S.A ile 2008 yılında resmi olarak onaylanan F99 Rambo" adlı uçaktan yola çıkılarak modifiye edilmiş kişisel kullanıma yönelik resmi olarak onaylanmamış benzersiz bir model olan ultra-hafif motorlu bir UHM uçağın (bundan sonra "UHM uçak" olarak anılacaktır) yapımının koordinasyonundan sorumlu olmuştur. Bir UHM uçağının kayıt altına alınabilmesi ve kullanılabilmesi için, resmi olarak onaylanmayan uçaklar söz konusu olduğunda, kimlik belgesine tabi tutulması uçağın yer kontrolü sonucunda düzenlenen tutanak ve buna bağlı belgelere dayanılarak sunulan bir ekin eklenmesi gerekmektedir. Söz konusu belge ve ek, bu konuda yetkili kamu kurumu olan Romanya Uçuş Kulübü (bundan sonra "Uçuş Kulübü") yetkisi altında düzenlenmektedir.

5. Uçağın sahibi olan üretim temsilcisi olarak V.F., belgenin sağlanması amacıyla başvuruda bulunmuştur. Bu prosedür çerçevesinde, 16 Haziran 2011 tarihinde, Uçuş Kulübünden bir müfettiş S.D.E karada bir ilk incelemede bulunmuştur. Müfettiş S.D.E, uçağın sunulan teknik belgeye uygun olduğunu tespit etmiş ve ardından, V.F.nin onayıyla sertifika verme prosedürünün bir parçası olmayan bir test uçuşu yapılmıştır. S.D.E., uçuş sonucunda, uçağın bu haliyle uçuşa uygun olmadığını değerlendirmiş ve V.F.'nin dikkatine sunulan bir raporda tavsiyelerde bulunmuştur. İlgili, değişikliklerde bulunmuş ve Uçuş Kulübünden yeni bir inceleme yapılmasını talep etmiştir.

6. Şirna-Tăricea'da bulunan havaalanında, 12 Temmuz 2011 tarihinde, Uçuş Kulübü tarafından görevlendirilen T.M. adlı müfettiş, S.D.E. ile görüşükten sonra, UHM uçağını karada incelemiştir. İlgili ardından, inceleme tutanağı doldurmaksızın başarıyla ilk test uçuşunu yapmış ve ardından emekli pilot olan başvuran Ilinca'nın eşi ve başvuran Eduard-Paulus'un babası olan V.H. eşliğinde yeni bir uçuş yapmıştır. İrtifa kazanma aşamasında, uçak motor sorunlarıyla karşılaşmış, sola döndükten sonra yere doğru alçalmaya başlamış ve burada düşerek yangın başlamıştır. T.M., olay yerinde ölmüş ve birçok yarası olan ve bedeninde % 80 oranında yanıklara maruz kalan V.H., 1 Ağustos 2011 tarihinde hastanede hayatını kaybetmiştir.

II. ULUSAL MAKAMLAR TARAFINDAN YÜRÜTÜLEN SORUŞTURMA

A. Teknik soruşturma raporu

7. Sivil Havacılık Güvenliği Araştırma ve Analiz Merkezinin yetkisi altında oluşturulan bir komisyon, 19 Aralık 2012 tarihinde, Sivil Havacılık Kazalarının Teknik Soruşturmasına ilişkin 51/1999 sayılı Hükümet Kararnamesi (HK) çerçevesinde rapor hazırlamıştır (bundan sona “SHGAAM teknik raporu”). Söz konusu komisyon, kazanın nedeninin teknik bir pilotaj hatası ve uçuş esnasında meydana gelen özel bir durumun, yani kalkış sırasında motorun durmasının yanlış yönetilmesi olduğunu tespit etmiştir. Bu rapora göre, bu tür bir duruma uygun tek yaklaşım, uçağı kalkış anında başlattığı yörüngede tutmaktı ancak tersine dönüş yaparak bu rotadan sapmak ise hayatta kalma şansını en aza indirmektedir.

8. Raporda, amacın bireysel veya kolektif sorumluluk aramak değil, kazanın nedenlerini ve koşullarını tespit etmek olduğu altı çizilerek, bir dizi görüş yer almıştır. Bu görüşler arasında, Uçuş Kulübüne gönderilen uçağın dış şekline ilişkin belgelere kısmen uyulmadığı ve özellikle motor yakıt besleme tesisatında (yani iki musluğun, her iki depoyu da besleyen başka türde tek bir muslukla değiştirilmesi) üretici tarafından bildirilmemiş olan bir değişiklik olduğu belirtilmekteydi. Raporda ayrıca, aşağıdaki unsurlar tespit edilmiştir: T.M.nin UHM uçakları için eğitmen pilot lisansına eşlik eden sağlık sertifikasının geçerlilik süresi 23 Eylül 2010 tarihinde sona ermiştir; T.M. teknik ekip ile sözlü görüşmelerle sınırlı kalması nedeniyle, ilk test uçuşu sonucunda bir rapor düzenlenmemiştir. Bu görüşler ardından yapılan ikinci test uçuşu dikkate alındığında muhtemel olarak olumlu geçmiştir (yukarıda 6. paragraf); T.M. ayrıca UHM uçak eğitmeni pilot lisansına da sahip bir yolcu olan V.H. ile ikinci test uçuşunu gerçekleştirmiştir; kalkış pistinin tüm uzunluğu kullanılmamış; yangın söndürme araçları gibi güvenlik tedbirleri bulunmamış ve uçak ile yer personeli arasında iki yönlü telsiz iletişimi gerçekleşmemiştir. Raporun sonunda, SHGAAM öncelikle Uçuş Kulübüne tespit edilen eksikliklerin giderilmesi amacıyla düzenleme ve prosedürlerin gözden geçirilmesini, bu bağlamda asgari güvenlik tedbirlerinin alınmasını, uçağı erişimin yürürlükteki hükümlere göre yalnızca yetkili kişilerle sınırlandırılmasını ve mümkün olduğu takdirde aynı uçağın incelemesinin her aşamasında aynı müfettişin atanmasını önermiştir. SHGAAM ardından, Uçuş Kulübü raporunun UHM uçak üreticileri ve pilotları arasında yayılmasının

sağlamasını ve yürürlükteki prosedürlere saygı konusunda ısrar ederek eğitmen pilotlara eğitim vermesini önermiştir. SHGAAM ayrıca, söz konusu üreticilere yakıt ikmal tesisatının yeniden yapılması ve uçuş sırasında elektrik kesintisine karşı koruma ve acil durumlarda güç kaynağının kesilmesini sağlayan bir tür vana kullanılmasını önermiştir..

B. Yetkililer tarafından açılan ceza davası

1. Teknik bilirkişi raporu düzenlenmesi için mahkemeler tarafından savcılığa geri gönderilen kararlar

9. Kazanın olduğu gün, 12 Temmuz 2011 tarihinde, Ploieşti İstinaf Mahkemesi nezdinde Cumhuriyet savcılığı (bundan sonra “Cumhuriyet savcılığı”), kazanın nedenlerinin tespit edilmesi amacıyla bir ön ceza soruşturması başlatmış (dosya 575/P/2011) ve tanıklar ve SHGAAM üyelerinin huzurunda olay yeri tespit tutanağı düzenlemiştir. Cumhuriyet savcısı ardından, Havacılık Kanunu’nu onaylayan (bundan sonra “Havacılık Kanunu” - aşağıda 27. paragraf) 29/1997 sayılı HK’nın 103. maddesinin 1. fıkrasının a) bendinde (kimlik belgesi ve uçuş izni olmadan hava aracı kullanma suçu) ve Ceza Kanunu’nun 178. maddesinin 1 ve 2. fıkralarında (bundan sonra “CK” - mesleki bir yükümlülüğün yerine getirilmemesi sonucunda taksirle adam öldürme) öngörülen suçların işlenmesi olasılığı hakkında bir ön araştırma yapmıştır.

10. Cumhuriyet savcısı, 25 Mart 2013 tarihinde, araştırmaların sonucuna ve SHGAAM’nın teknik araştırma raporuna dayanarak, kovuşturmaya yer olmadığına dair karar vermiştir (yukarıda 7 ve 8. paragraflar). Cumhuriyet savcısı, uçakta ve yakıt ikmalinde yapılan değişiklikler ile ilgili olarak, Müfettiş T.M.’nin 12 Temmuz 2011 tarihinde yapılan ilk test uçuşu sonucunda hiçbir olayı belirtmediğini (yukarıda 6. paragraf) ve Cumhuriyet savcısı nazarında ilgilinin bu durumdan haberdar olduğunu tespit etmiştir. Cumhuriyet savcısı ayrıca, T.M.’nin olay tarihinde sona eren sağlık sertifikasının geçerlilik süresinin sonrasında eğitmen pilot lisansını kullanmadığını ileri süremeyeceğini değerlendirmiş ve ancak ilgilinin hayatını kaybetmesinin ceza davası açılmasına engel olduğu sonucuna varmıştır. Cumhuriyet savcısı, V.F. ile ilgili olarak, kazanın nedenlerine ilişkin teknik araştırma raporunun tespitlerine atıfta bulunarak, yukarıda belirtilen suçu oluşturan unsurların bir araya gelmediği kanaatine varmıştır (yukarıda 7. paragraf).

11. Başvuran Ilinca’nın mevcut durumda teknik araştırma raporundaki görüşleri ve önerilerini ileri sürdüğü şikâyetin ardından 22 Nisan 2014 tarihli bir

ara kararla, Ploiești ilk derece mahkemesi (“ilk derece mahkemesi”) kovuşturmaya yer olmadığına dair kararı bozmuş ve Cumhuriyet savcısına yukarıda belirtilen iki suçtan ceza soruşturması açılması talimatı vermiştir. İlk derece mahkemesi özellikle, 19 Aralık 2012 tarihli SHGAAM raporunda bilhassa çelişkili tespitlerin bulunduğu ve bu türden bir durumun, Cumhuriyet savcısının kazanın koşullarını aydınlatmak için özel bir teknik bilirkişi raporunun düzenlenmesine karar vermesine yol açması gerektiği kanaatine varmıştır. İlk derece mahkemesi, savcının kendisine verilen aktif görevi yerine getirmede ve gerçeğin ortaya çıkması için bütün gerekli delilleri toplamadığı sonucuna varmıştır.

12. Cumhuriyet savcısı, 11 Temmuz 2014 tarihli bir kararla, 29/1997 sayılı HK’nın 103. maddesinin 1. fıkrasının a) bendi (aşağıda 27. paragraf) ve CK’nın 178. maddesinin 1 ve 2. fıkralarında öngörülen suçlar nedeniyle soruşturma başlatmıştır. Başvuranlar, söz konusu davaya müdahil olmayı talep etmiş, ilgililerin avukatı aşağıda belirtilen delillerin toplanması amacıyla bir talepte bulunmuş ve Cumhuriyet savcısı 13 Mart 2015 tarihinde olumlu bir yanıt vermiştir. Talepler şu şekildedir: Havacılık alanında yetkili makamlar tarafından birçok belgenin bildirilmesi (SHGAAM, Romaero A.Ş. şirketi, Icarus Vakfı, Uçuş Kulübü); Müfettiş S.D.E.’nin aralarında yer aldığı on tanığın ve kaza anında olay yerinde mevcut bulunan ve 12 Temmuz 2011 tarihinde havaalanına V.H.yi bırakan V.F.’nin ve C.C.’nin de bulunduğu kişilerin dinlenmesi, özellikle UHM uçaklarının düzenlenmesine ilişkin Ulaştırma, Altyapı ve Turizm Bakanlığının 630/2007 sayılı Kararı’nın 3. Nolu Ekin hükümlerine riayet edilmesi hakkında birçok amaçla birlikte özel teknik bilirkişi raporunun hazırlanması (“630/2007 sayılı HK”- aşağıda 28. ve 29. paragraflar); bir yandan UHM uçağının bu benzersiz modeli için kullanılan parça ve cihazların planlanması, yapımı ve denetlenmesi ve diğer yandan kazanın koşullarının tespit edilmesi sürecinin incelenmesi ve ilk incelemenin ardından uçakta yapılan değişikliklerle ilişkin olarak üreticinin ve Uçuş Kulübünün geçerli normlara uyup uymadığının denetlenmesi (yukarıda 5. paragraf).

13. Cumhuriyet savcısı, 5 Kasım 2015 tarihinde, kovuşturmaya yer olmadığına dair bir karar vermiştir. Bu karar, toplanan delillere, özellikle altı kişinin ifadesine (S.D.E., C.C. ve uçağın havaalanında montajına veya kazaya tanık olan kişiler), Romaero A.Ş. şirketi ve Icarus Vakfı tarafından dosyaya eklenen belgelere, sırasıyla teknik araştırma raporu hakkında SHGAAM ve Uçuş Kulübünün görüşlerine dayanmaktaydı. Bu konuda Uçuş Kulübünün görüşleri kısmen söz

konusu raporun tespitleriyle uyumluken kazanının temel nedeninin, uçakta bulunan kişilerin yürürlükte olan düzenlemelere (yani 630/2007 sayılı HK'nın hükümleri (aşağıda 28.0ve 29. paragraflar), deney uçağının yerde denetlenmesini ve uçağın kullanımından önce ilgili tutanağın doldurulup imzalanmasını gerektiren ve her halükarda uçakta bir yolcu bulunmaksızın yapılması gereken hükümler) uymaması olduğunu belirtmiştir. Cumhuriyet savcısı, T.M. adlı pilotun hayatını kaybettiğini yeniden ele almış ve ayrıca Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 16. maddesinin 1. fıkrasının b) bendine atıfta bulunarak, olayların kanunda öngörülen suç türünde meydana gelmediği ve dolayısıyla yukarıda belirtilen suçların veya 29/1997 sayılı HK'nın 98-102. maddelerinde (aşağıda 26. paragraf) öngörülen suçların gerçekleşmesi için gereken koşulların somut olayda karşılanmadığı kanaatine varmıştır.

14. Cumhuriyet savcısı öte yandan, 630/2007 sayılı HK'nın hükümlerinden uçuş yapan gerçek kişilerin ultra hafif hava araçlarının yapımı, bakımı, onarımı ve işletilmesine ilişkin risklerin üstlenilmesi konusunda tüm sorumluluğu aldığının ve üreticinin kullanıcı bilgilerine ve verilerin doğruluğuna ilişkin sorumluluğunun hiçbir şekilde ilgilileri muaf tutmayacağını anlaşıldığını değerlendirmiştir. Cumhuriyet savcısı bu bağlamda, özellikle 630/2007 sayılı HK'nın 4. maddesine ve 3 No.'lu Ekin kapsamına giren (aşağıda 28.-29. paragraflar ve 32. paragraf) "RACR-CCO UHM 1180" adlı hükümlerin 3. noktasına atıfta bulunarak, uçağı kullanmak ve uçağı güvenli koşullarda ve yürürlükteki düzenlemeye uygun olarak uçuş konusunda koşulların bir araya gelip gelmediğine pilotun karar verdiğini eklemiştir. Cumhuriyet savcısı, olgusal bağlamda ve uçuşa katılan bireysel sorumlulukları dikkate alarak, somut olayda teknik bir bilirkişi raporunun düzenlenmesinin gerekli olmadığı kanaatine varmıştır. Cumhuriyet savcısı, bu konuda, ulusal mahkemelerin, UHM uçaklarının karıştığı kazalara ilişkin uçuşların gerçekleştirilmesi hakkında pilotun sorumlu olduğu gerekçesiyle, bilirkişi raporuna başvurulmaksızın kovuşturmaya yer olmadığı veya takipsizlik kararı verdiği benzer diğer iki ceza dosyasına atıfta bulunmuştur.

15. Cumhuriyet Başsavcısı, 15 Aralık 2015 tarihli bir kararla, soruşturmaların Icarus Vakfı veya temsilcileri açısından herhangi bir sorumluluk tespitine imkân vermediğini belirterek, 575/P/2011 referans numarası altında söz konusu dosyada kovuşturmaya yer olmadığına dair kararı onaylamıştır.

16. Başvuran Ilinca'nın, mahkeme tarafından verilen teknik bilirkişi raporu düzenlenmesi kararına ilişkin yaptığı yeni bir şikâyetinin ardından, (altı aydır yurt dışında olan) V.F dinlenmiş ve Havacılık Kanunu'nun 98 ve 110. maddelerinde öngörülen suçlardan yargılamalar başlamıştır. Söz konusu Kanun maddelerinde, hapis cezaları ve daha uzun zamanaşımı süreleri öngörülmektedir. İlk derece mahkemesi, 21 Temmuz 2016 tarihli bir ara kararla, 5 Kasım 2015 tarihinde kovuşturmayaya yer olmadığına dair kararı bozmuş (yukarıda 13 ve 14. paragraflar) ve dava dosyasını Cumhuriyet savcısına geri göndermiştir. İlk derece mahkemesi, SHGAAM raporunda çelişkili tespitlerin bulunduğu ve özel bir teknik bir bilirkişi raporunun düzenlenmesi gerektiğinin (yukarıda 11. paragraf) altını çizdiği 22 Nisan 2014 tarihli kararına atıfta bulunarak, Cumhuriyet savcısının gerekli bütün delilleri sunmadığı sonucuna varmıştır. İlk derece mahkemesi bu bağlamda, bilirkişi amaçlarının tanıkların dinlenmesinden sonra belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir. İlk derece mahkemesi öte yandan, 5 Kasım 2015 tarihli kovuşturmayaya yer olmadığına dair kararın, 29/1997 sayılı HK'nın 98 ve 102. maddelerinde öngörülen suçlar hakkında da verildiğini (aşağıda 26. paragraf) hâlbuki bu bağlamda hiçbir araştırmanın yapılmadığını tespit etmiş ve ayrıca dava dosyasının geri gönderilmesinden sonra Cumhuriyet savcısının, 29/1997 sayılı HK'nın 103. maddesinin 1. fıkrasının a) bendinde ve CK'nın 178. maddesinin 1 ve 2. fıkralarında öngörülen suçlara ilişkin soruşturmaları tamamlaması gerektiğini belirtmiştir.

2. T.M.nin ölümü ve ceza sorumluluğunun zamanaşımına uğraması nedeniyle davaya ilişkin kovuşturmayaya yer olmaması

17. Cumhuriyet savcısı, 17 Mayıs 2017 tarihli bir kararla, 12 Temmuz 2011 tarihinde meydana gelen kazaya yol açan dinamikleri, koşulları ve nedenleri tespit etmek amacıyla, teknik bir bilirkişi raporu düzenlemekle görevli V.C. adlı bir bilirkişi tayin etmiştir. Karar, bilirkişinin yanıt vermesi gerektiği on dokuz sorudan oluşan bir liste içermektedir ve son tarihi 31 Aralık 2017 olarak belirlemektedir.

18. Cumhuriyet savcısı, 27 Eylül 2017 tarihinde, teknik bilirkişi raporunun amaçlarının genişletilmesi amacıyla, başvuran Ilinca tarafından yapılan talebi kısmen kabul etmiştir. Böylelikle, on sekiz amaç daha eklenmiştir. Bu amaçlar özellikle, 16 Haziran 2011 tarihinde Uçuş Kulübü tarafından gerçekleştirilen ilk test uçuşundan önce ve sonra motor ve yakıt besleme sistemi dâhil olmak üzere, Rambo UHM F99 adlı uçaktan esinlenen uçağın üretimi sırasında üretim, sertifikasyon ve denetleme süreciyle ilgiliydi (bk. yukarıdaki 5. paragraf).

19. Başvuranların avukatı, 11 Aralık 2017 tarihinde, bilirkişi raporunun düzenlenmesinden önce delillerin tamamlanması yönünde bir talepte bulunmuştur. Cumhuriyet savcısı, 10 Ocak 2018 tarihinde, bu talebi kabul etmiştir. Bilirkişinin, tamamlanması gereken bilirkişi raporunun amaçları hakkında kendisini ifade etmeyi istediğini öğrenen başvuranların avukatı, Cumhuriyet savcısından öncelikle bir kısmı daha önce soruşturmalar sırasında dinlenen on iki tanığın dinlenmesini (yukarıda 13. paragraf) ve Romaero A.Ş. şirketi, Icarus Vakfı, SHGAAM ve Uçuş Kulübünü 2008 yılında resmi olarak onaylanan F99 Rambo modeli hakkında belgeler, kazaya maruz kalan UHM uçağına ilişkin teknik dosya ve başvuranlara göre teknik araştırma raporu çerçevesinde hazırlanan birkaç yüz sayfa bulanan çalışma dosyası dahil olmak üzere çeşitli belgeleri sunmaya davet etmesini talep etmiştir.

20. Cumhuriyet savcısı, 18 Temmuz 2019 tarihli tutanakla, başvuran Ilinca'ya 24 Haziran 2019 tarihinde dosyaya eklenen adli teknik bilirkişi raporunun bir örneğini bildirmiştir (70 sayfalık ve çok sayıda ek içeren toplam beş ciltlik rapor). Raporda öncelikle, somut olayda belirli amaçların söz konusu olan uçak tipi ve ilgili sertifikasyon için uygun olmadığı belirtilmiştir. Raporda ardından, sahibi ve üreticisinin yalnızca kimlik belgesini ve ekini talep ettiği benzersiz model ve onaylanmamış UHM uçağı olarak geçerli düzenlemenin "RACR-CCO UHM 1065", "RACR-CCO UHM 1075" ve "RACR-CCO UHM 1200" (630/2007 sayılı HK'nın eki - aşağıda 31-32. paragraflar) hükümlerinde öngörüldüğü belirtilmekteydi. Bu hükümlerde, yalnızca söz konusu sertifika ve ekin verilmesinden önce, uçağın bir tutanak ile teyit edilen yer denetiminin yapılması ve yolcu ile herhangi bir uçuşun yasaklandığı belirtilmekteydi. Raporda, kazanın nedeninin, T.M.nin ve yolcusunun yürürlükte olan düzenlemeye riayet etmemesi, uçuş özetinin yapılmaması ve zorunlu sağlık raporunun yenilenmemesi bağlamında, motor kazası sırasında yapılan bir pilotaj hatasına atfedilebileceği sonucuna varılmaktaydı.

21. Başvuran Ilinca, 22 Temmuz 2019 tarihinde, avukatı aracılığıyla, bilirkişi raporunun kapsamı ve karmaşıklığını dikkate alarak, bu raporu incelemek ve olası itirazlarını veya taleplerini belirtmek için iki aylık bir süre talebinde bulunmuştur.

22. Cumhuriyet savcısı, 5 Ağustos 2019 tarihli bir kararla, bir yandan T.M.nin hayatını kaybettiğini ve diğer yandan söz konusu suçlar için cezai

sorumluluğun 11 Temmuz 2019 tarihinde zamanaşımına uğradığını dikkate alarak, CK'nın 16. maddesinin 1. fıkrasının f) bendine dayanarak, dava hakkında kovuşturmaya yer olmadığına dair karar vermiştir (yukarıda 16. paragraf *son cümlesi (in fine)*). Cumhuriyet savcısı özellikle, kazanın yalnızca yerde hava taşıtını denetlemekle görevli olan, test uçuşunun gerçekleşmesinden değil, Pilot T.M.nin kusurundan kaynaklandığını belirten adli bilirkişi raporunun bazı ilgili kısımlarını (yukarıda 20. paragraf) ve ikinci uçuşun motor güç kaynağını test etmek için kalkış pistinin tamamı kullanılmaksızın, bir yolcuyla yapıldığını ele alarak, V.F.nin uçağın motorunu ne şekilde ürettiğinin önemsiz olduğunu değerlendirmiştir. Cumhuriyet savcısı öte yandan, kovuşturmaya yer olmadığına dair kararın, daha önce bu bağlamda talepler kabul edilmiş olsa bile, yargılamayı ve delilleri sunmayı engellediğini tespit etmiştir.

23. Cumhuriyet Başsavcısı, 24 Eylül 2019 tarihinde, başvurular tarafından yapılan itiraz üzerine karar vererek, 5 Ağustos 2019 tarihinde verilen kovuşturmaya yer olmadığına dair kararı onaylamıştır. Öncelikle ilgililerin, uçuş güvenliğini tehlikeye atan ve ölümcül kazalarla sonuçlanan mesleki kusur durumunda “sivil havacılık personelinin” sorumluluğu hakkında 29/1997 sayılı HK'nın 98 ve 110. maddelerinde öngörülen daha uzun zamanaşımı süresine konu edilen (aşağıda 26. paragraf) ihtilaf konusu olaylara ilişkin argümanına ve daha önce izin verilen delilin sunulmamasının dayanaktan yoksun olmasına cevaben, Cumhuriyet Başsavcısı kaza esnasında T.M.nin yalnızca yerde denetim yapma yetkisinin olduğunu, öte yandan gerek aracın gerekse sertifikanın resmi olarak onaylanmadığını tespit etmiş ve ardından ihtilaf konusu olayların "sivil havacılık" "personelini" kapsamadığını değerlendirmiştir.

24. İlk derece mahkemesi, 26 Mayıs 2020 tarihinde başvuranlara bildirilen 7 Nisan 2020 tarihli ara bir kararla, bu kararı ve cezai zamanaşımı müdahalesi hakkında Cumhuriyet savcısının gerekçesini onaylayarak, dava hakkında kovuşturmaya yer olmadığına dair başvurular tarafından yapılan şikâyeti kesin bir şekilde reddetmiştir.

III. MAHKEME ÖNÜNDE BAŞVURANLAR TARAFINDAN YAPILAN BAŞVURU

25. Başvuranlar, 25 Kasım 2020 tarihinde, Sözleşme'nin 34. maddesi bağlamında, Mahkemeye başvurmuşlardır. Başvuru formunda, V.H.nin hayatını kaybetmesine neden olan kazaya ilişkin soruşturmanın gidişatını anlattıkları

olayları belirttikten sonra, başvuranlar Sözleşme'nin 6. maddesi açısından, Mahkemeye incelemeye sundukları şikâyetleri ileri sürmüşlerdir. Şikâyetleri aşağıdaki gibidir:

"15.1. Aşağıda imzası bulunan kişilerin, makul süre içerisinde davasının incelenmesi hakkı gözardı edilmiştir. Dosya, gerçekte meydana gelen olaylar zamanaşımına uğramamışken, cezai sorumluluğun zamanaşımına uğradığı gerekçesiyle, 8 yıldan fazla bir süre boyunca [birbirini takip eden] birçok Cumhuriyet savcısı tarafından ele alınmıştır. Kanuna aykırı olan kovuşturmaya yer olmadığına dair bu kararları veren Cumhuriyet savcıları, sırasıyla havacılığa ilişkin adli teknik bir bilirkişi raporu düzenlenmesi ve V.F.nin dinlenmesi işlemine [karar veren] delillerin sunulmasına ilişkin olarak mahkemelerin bağlayıcı [kararlarını] tanınmayarak, davanın yürütülmesi çerçevesinde meydana gelen gecikmeden sorumludurlar.

15.2. Adil yargılanma hakkımız ihlal edilmiştir zira:

- 2.1. Ploieşti İstinaf Mahkemesi nezdindeki Cumhuriyet savcısı ve Ploieşti ilk derece mahkemesi, kanuna uygun olmayan bir şekilde, Ceza Kanunu'nun 178. maddesinin 1 ve 2. Fıkraları kapsamında meydana gelen olaylar için cezai sorumluluğun zamanaşımına uğradığına karar vermiştir. Esasen, 24 Eylül 2019 tarihli [ulusal referans] Cumhuriyet Başsavcısının kararı hakkında ileri sürülen şikâyetimizde ve ilk derece mahkemesi nezdinde tespitlerimizde belirttiğimiz gibi, [zamanaşımı] meydana gelmemiştir.

- 2.2. Talebimize rağmen, Ploieşti İstinaf Mahkemesi nezdinde Cumhuriyet savcısı ve Ploieşti ilk derece mahkemesi, karar vermemiş, Havacılık Kanunu'nun 110. maddesiyle birlikte aynı Kanun'un 98. maddesinde öngörülen suçlara ilişkin olarak daha fazla araştırma yapmamış ve müebbet hapis cezasına kadar ceza gerektiren bu suçlar için kovuşturmaların genişletilmesi yönünde bir karar da vermemişlerdir (bir kişinin hayatını kaybetmesine neden olan uçak kazalarında olduğu gibi).

[Havacılık Kanunu'nun 33, 35, 98 ve 110. maddelerinde belirtilenler]

Dolayısıyla, yukarıda belirtilen hükümleri dikkate alarak, kovuşturma makamları, Havacılık Kanunu'nun 110. maddesi ile birlikte 98. maddesinde öngörülen suç için de kovuşturma başlatmakla ve yolculuk yapmayan, yani uçuşun planlanması ve operasyonel hazırlığında, projede, uçağın sertifikalandırılmasında, yapımında, denetiminde, bakımında, onarımında ve işletilmesinde/kullanımında doğrudan çalışmış nitelikli teknik personel ve ayrıca uçuş emniyetini etkileyecek spesifik operasyonlar yürüten havaalanı personeli tarafından mesleki yükümlülüklerin yerine getirilip veya getirilmediğine ilişkin araştırma yapmakla yükümlüdür.

V.F.nin nitelikli teknik personelin bir parçası olduğunu, denetlediğini, bizzat çalıştığını tespit etmeye davet etmekteyiz [daha önceki paragraflarda belirtilen faaliyetler]. Ayrıca, Uçuş Kulübünün, S.C Romaero A.Ş., personeli ve diğer kişiler de olaya karışmışlardır. Doğrudan [yukarıda belirtilen paragrafta dile getirilen faaliyetlerde] çalışan, yolculuk etmeyen bütün teknik personelin tespit edilmesi ve

V.F.'den başlanarak, ilgililerin her biri için mesleki görevlerini yerine getirip getirmediğini incelemek ve araştırmak zorunludur. Her hâlükârda, cezai sorumluluğa ilişkin zamanaşımı süresi, gerek Havacılık Kanunu'nun 98 ve 110. maddelerinde ve gerekse Ceza Kanunu'nun 178. maddesinin 1 ve 2. fıkralarında öngörülen suç için kazanılmamıştır.

-2.3. Teknik bilirkişi raporu hakkında itiraz etme veya talepte bulunma ve karşı bilirkişi raporu talep etme hakkına sahip olmadık. Bilirkişi raporunun bildirilmesinden sonra, bilgi almak ve itirazları yapmak veya talepte bulunmak için makul bir süre talebinde bulunduk ancak davadan sorumlu Cumhuriyet savcısı kanuna uygun olmayan kovuşturmayaya yer olmadığına dair karar vermekte acele ederek, talebimize yanıt vermemiştir.

-2.4. Ek delillere ilişkin mahkeme [kararının] zorunlu hükümleri (cf. Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 335. maddesinin 5. fıkrası) tanınmamıştır; V.F.nin dinlenmesi dâhil olmak üzere, bütün delil taleplerimizi kabul eden 10 Ocak 2018 tarihli karara rağmen, [Cumhuriyet savcısı] kovuşturmayaya yer olmadığına dair karar ile bunları uygulamaktan vazgeçmiştir. Cezai sorumluluğunun zamanaşımına uğraması nedeniyle delil sunmak ile ceza davası yürütülmesinin mümkün olmadığına dair ileri sürülen gerekçe, kanun ile öngörülmemiş ve ayrıca dayanaktan yoksundur zira bir yandan yukarıda belirtildiği gibi, zamanaşımı süresi kazanılmamış ve diğer yandan bütün deliller sunulduktan sonra olayların hukuki nitelendirmesinin değiştirilmesi veya diğer olaylar ve kişilerle kovuşturmaları genişletmek mümkündür (yukarıda belirtilen Havacılık Kanunu'nun 98 ve 110. maddeleri dâhil olmak üzere). Her hâlükârda, dava mahkemenin kararında [amaçlanan] bütün delillerin sunulmasından ve kovuşturma makamları tarafından kabul edildikten sonra incelenmelidir zira yalnızca bu şekilde doğru hukuki nitelendirmeler ve ayrıca her fiil ve kişiye ilişkin olarak [karşılık gelen] cezai sorumluluğun zamanaşımı süresi belirlenebilecektir.”

İLGİLİ İÇ HUKUK ÇERÇEVESİ

I. HAVACILIK KANUNU

26. Olay tarihinde ve 21/2020 sayılı Kanun ile yeni Havacılık Kanunu kabul edilene kadar yürürlükte olduğu gibi, Havacılık Kanunu, 29/1997 sayılı Hükümetin kararıyla kabul edilmiştir. Kanun'un 98. maddesinin 1. fıkrası, sivil havacılık personelinin mesleki görevlerine uymamasını, bu tür bir başarısızlığın uçuş güvenliğini tehlikeye atacak nitelikte olması durumunda, beş yıl hapis cezasıyla cezalandırılmasını ve 102. maddesinin 1. fıkrası, yürürlükteki düzenlemenin gerektirdiği sertifikalara sahip olmayan bir uçak tipini kullanan kişiye de aynı cezanın verilmesini öngörmüştür. Bu olayların bir veya birçok kişinin

ölümüne neden olması durumunda, çekilen ceza 110. maddeye göre müebbet hapis cezasına kadar gidebilmektedir.

27. Söz konusu Havacılık Kanunu'nun 103. maddesinin 1. fıkrasının a) bendine göre, kimlik veya tescil belgesi ile uçuş yetki belgesi ya da eşdeğer belge olmaksızın uçak kullanmanın cezası bir yıl hapis cezasıdır.

II. UHM UÇAKLARINA ÖZEL DÜZENLEME

28. Bu konuda uygulanabilir metinler, 19 Nisan 2007 tarihli Resmi Gazetenin 265 ve 265a maddesinde yayımlanan, Romanya'da motorlu ultra hafif uçakların (UHM) sivil havacılık alanında düzenlenmesi hakkında Ulaştırma, Altyapı ve Turizm Bakanlığının 630/2007 sayılı Kararı ("630/2007 sayılı HK") ve 3 No.'lu ekidir (RACR-CCO-UHM). Bu metinlerin ilgili hükümleri, olay tarihinde düzenlendiği şekliyle, aşağıdaki gibi özetlenebilmektedir:

29. 630/2007 sayılı HK'nın 4. maddesinin 5 ve 6. fıkralarında, UHM hava araçlarının yapımı, bakımı, onarımı ve kullanımı ile ilgili risklere ilişkin sorumluluğun tamamen bu tür uçuşları yapan veya bu uçuşlara katılan gerçek kişilere ait olduğu öngörülmektedir. Pilot, hava aracından sorumludur ve uçuşun güvenliğinin yürürlükteki havacılık düzenlemeleri ve mevzuatına uygun olarak sağlanması amacıyla, yapmak istediği uçuş için mevcut koşullar ışığında hava aracının kullanımına karar vermektedir.

30. "RACR-CCO-UHM 1015" hükümlerinin genel ilkelerinde, sertifikasyonu yapılmamış bir UHM hava aracının kullanılabilmesi için hava aracının kullanım koşullarının ek olarak belirtildiği bir tescil sertifikasına sahip olması gerektiği öngörülmektedir.

31. Tescil sertifikasının ve bu sertifika eklerinin verilmesi usulüyle ilgili olan "RACR-CCO-UHM 1065" hükümlerinde, özellikle hava aracının kullanım ve bakım kılavuzu da dâhil olmak üzere, tescil talebinde bulunan mal sahibi tarafından sunulması gereken belgeler belirtilmiştir. "RACR-CCO-UHM 1075" hükümleri, bu prosedür sırasında yapılacak kontrollerle ilgilidir. Söz konusu metne göre, bu amaçla görevlendirilen müfettiş, sunulan belgelerin mevzuat gerekliliklerine uygun olup olmadığını kontrol etmeli, bu noktada hava aracının yapısal bütünlüğü açısından görsel bir kontrol gerçekleştirerek hususi bir rapor hazırlamalı ve gerekirse söz konusu sertifikanın verilmesini tavsiye etmelidir. Uçağın sahibi bunun dışında uçuş güvenliği ile ilgili talep edilen tüm bilgileri sağlamak zorundadır. Ancak, kontrollerin amacı söz konusu uçuş güvenliğini sağlamak

olmayıp, uçağın uçuşuna izin verilmesi için gerekli görülen yönetmelik gerekliliklerine uyulmasını sağlamaktır.

32. “RACR-CCO-UHM 1080” hükümlerine göre, tescil sertifikası hiçbir şekilde uçağın uçuşa elverişli olduğu yönünde bir kanıt teşkil etmemektedir. Bu husus, uçağın yapabileceği uçuş türlerinin belirtmesinin gerektiğinin öngörüldüğü “RACR CCO-UHM 1085” hükümlerine tabi olan sertifikaya ek olarak düzenlenmesi gereken bir durumdur. Buna ek olarak, “RACR CCO-UHM 1200” hükümlerinde, olayların meydana geldiği tarihteki haliyle, sertifikasyonu yapılmamış UHM hava araçlarının yalnızca, izin verilen uçuş türünü (kendi çıkarları için uçuş; özel uçuş; sertifikalandırma amacıyla teknik uçuş; mevcut değilse veya yönetmeliklere uygun değilse, işletme ve bakım kılavuzunu hazırlamak için teknik uçuş) belirten bir ek ile birlikte bir tescil sertifikası verilmesi halinde kullanılabileceği belirtilmektedir. Yolcuların taşınması da kesinlikle yasaktır ve bu tip bir UHM hava araçlarında yetkili pilot dışında hava aracında bulunan herkes yolcu olarak kabul edilmektedir.

33. Son olarak, “RAR-CCO-UHM 1270” hükümleri müfettişlerle ilgilidir ve bu hükümlerde diğer hususların yanı sıra müfettişlerin seçilme süreci (teorik ve pratik deneyimleri ve ilgili düzenlemelere uyma konusundaki deneyimlerine göre) düzenlenmektedir. Ayrıca, karmaşıklık veya müsaitlik durumunun birden fazla müfettişin görevlendirilmesini gerektirdiği durumlar haricinde, bir işlem sırasında kontrollerden yalnızca bir müfettişin sorumlu olması gerektiği belirtilmektedir.

HUKUKİ DEĞERLENDİRME

SÖZLEŞME’NİN 2. MADDESİNİN İHLAL EDİLDİĞİ İDDİASI HAKKINDA

34. Başvuranlar, Sözleşme’nin 6. maddesini ileri sürerek, yakınlarının hayatını kaybettiği kazaya ilişkin ceza soruşturmasının yetkililer tarafından yürütülme şekli ve de söz konusu soruşturmanın makul olmadığını düşündükleri uzunluğundan şikâyetçi olmaktadır. Dava konusu olay ve olguların hukuki olarak nitelendirmesi konusunda yetkili olan Mahkeme (bk. *Radomilja ve Diğerleri/Hırvatistan* [BD], no. 37685/10 ve 22768/12, §§ 114 ve 126, 20 Mart 2018), şikâyetin niteliğinin ve yapılma biçiminin yalnızca Sözleşme’nin 2. maddesi açısından incelenmesi gerektiğini düşünmektedir.

Söz konusu hükmün mevcut davayla ilgili kısmı aşağıdaki gibidir:

“1. Herkesin yaşama hakkı yasayla korunur (...)”.

A. Kabul edilebilirlik hakkında**1. Tarafların iddiaları****a) Hükümet**

35. Hükümet, ilk olarak, başvuruların 25 Kasım 2020 tarihinde yapılan başvuru formunda, V.H.'nin ölümüyle sonuçlanan hava kazasına ilişkin cezai soruşturmanın etkisizliğinden şikâyet ettiklerini kaydederek, Mahkeme tarafından belirtildiği üzere, söz konusu şikâyetin hem usul hem de esas bakımından zamanında yapılmadığına ilişkin bir ön itirazda bulunmaktadır.

36. Hükümet, özellikle, insan hayatına yönelik riski makul bir asgari düzeye indirmek için etkili olması ve yeterli kontrollerin eşlik etmesi gereken düzenleyici çerçeveye dair yükümlülöklere ilişkin olan Sözleşme'nin 2. maddesinin maddi yönüyle ilgili olarak, söz konusu meselelerin ceza yargılamasının etkililiğıyle ilgili olmadığını ortaya koymakta ve Mahkemeye başvurma süresinin başlangıç noktasının hava kazasının meydana geldiğı tarih, yani söz konusu düzenleyici çerçevede iddia edilen eksikliğın ortaya çıktığı 12 Temmuz 2011 tarihi olması gerektiğı kanaatindedir.

37. Hükümet, Sözleşme'nin 2. maddesinin usule ilişkin yönüyle ilgili olarak, ilk derece mahkemesinin 7 Nisan 2020 tarihli kararında, esasa ilişkin bir inceleme yapılmaksızın davanın zamanaşımına uğradığı gerekçesiyle takipsizlik kararı vermekle yetindiğini kaydetmiştir. Nitekim başvuruların, karar açıklandığında ve 26 Mayıs 2020 tarihinde yapılan tebliğı beklemeksizin, soruşturmanın kazanın koşullarını açıklığı kavuşturacak ve olası bir cezai sorumlulukları ortaya koyabilecek nitelikte olmadığını bilmeleri gerekirdi. Sonuç olarak, Sözleşme'nin 35. maddesinin 1. fıkrasında öngörölen altı aylık sürenin başlangıç tarihinin 7 Nisan 2020 olarak belirlenmesi gerektiğı ve 25 Kasım 2020 tarihinde yapılan başvurunun zamanaşımına uğradığı ortaya çıkmaktadır.

b) Başvuranlar

38. Başvuranlar, Hükümetin iddiasına itiraz etmektedirler. Altı aylık sürenin başlangıç noktasının, mevcut davada nihai olan ve söz konusu ceza soruşturmasında kovuşturmayaya yer olmadığına dair kararla sonuçlanan 7 Nisan 2020 tarihli ilk derece mahkemesi kararının kendilerine tebliğ edildiğı tarih olan 26 Mayıs 2020 tarihi olması gerektiğı kanaatindedirler (bk. yukarıdaki 24. paragraf).

2. *Mahkemenin değerlendirmesi*

a) **Sözleşme'nin 2. maddesinin esas yönüne ilişkin olarak**

39. Mahkeme, Hükümetin ön itirazının ve de daha genel anlamda, bir kamu düzeni kuralı olarak Mahkemenin tamamen ve kendi inisiyatifiyle denetlemesi gereken süre sınırı kuralına uyulup uyulmadığının incelenmesinin (*Matić ve Polonia DOO/Sırbistan* (k.k.), no. 23001/08, § 31 *son cümlesi (in fine)*, 23 Haziran 2015), başvurunun esasını ve başvuranlar tarafından dile getirilen şikâyetleri incelemesini gerektirdiğı kanaatindedir.

40. Mahkeme daha önce, bireysel başvuru hakkının kullanılması kapsamında “kendisine başvurulana” davanın konusunun başvuranın şikâyeti veya “talebi” ile belirlendiğini belirtmiştir (bk. yukarıda anılan *Radomilja ve diğerleri*, § 109 *son cümlesi (in fine)*). Mahkeme ayrıca, bir şikâyet veya “talebin”, olgusal iddialar (başvuranın bir eylem veya ihmalin “mağduru” olduğunu iddia etmesi anlamında) ve bu olgusal iddialara dayanan hukuki savlar (söz konusu eylem veya ihmalin “Sözleşme veya Protokollerinde tanınan hakların Yüksek Sözleşmeci Taraflar’dan biri tarafından ihlaline” yol açması anlamında) olmak üzere iki unsurdan oluştuğunu hatırlatmaktadır. Şikâyet edilen olay ve olgular ileri sürülen hukuki savlar, ileri sürülen hukuki argümanlar da şikâyet edilen olay ve olgular ışığında *karşılıklı olarak (vice versa)* yorumlanması gerektiğinden bu iki unsur birbirleriyle iç içedir (aynı kararda, § 110)

41. Mahkeme yalnızca başvuranın şikâyet ettiği olaylar hakkında karar verebilir. Sonuç olarak, dava konusu olay ve olgular veya başvuranın sunduğı görüşler dikkate alındığında Sözleşme’nin “açık” bir şekilde ihlal edilmiş olması yeterli değildir. Sonuç olarak, Sözleşme’nin ihlal edilmiş olmasının, davanın konusu olay ve olgular veya başvuranın sunduğı görüşler dikkate alındığında “açıkça” anlaşılması yeterli değildir. Buna karşın, herhangi bir şikâyetin dile getirilip getirilmediğı konusunda Mahkemenin değerlendirmede bulunmasına gerek kalmayacak şekilde, bir işlem veya ihmalin Sözleşme veya Protokollerinde tanınan haklara aykırı olduğunu belirtmek başvuranın görevidir (*Grosam/Çek Cumhuriyeti* [BD], no. 19750/13, § 90, 1 Haziran 2023). Bu, Mahkemenin kendisini başvuranın yerine koyma ve yalnızca açıklanan iddialara ve olaylara dayanarak yeni şikâyetler belirleme yetkisine sahip olmadığı anlamına gelmektedir (aynı kararda, § 91).

42. Mevcut davada, başvurular 25 Kasım 2020 tarihinde Mahkemeye yaptıkları başvuruda, Sözleşme'nin 6. maddesi kapsamında, savcılığın uçak kazasının ardından başlattığı soruşturmanın yürütülme şeklinden şikâyetçi olmuşlardır. Başvurulara göre, soruşturmanın kapsamı, delillerin ikamesi ve davacıların teknik bilirkişiye itiraz etme imkânına getirilen kısıtlamalar nedeniyle adil yargılanma hakları ihlal edilmiştir. Başvurular, aynı gerekçeler doğrultusunda, makul olmadığını düşündükleri soruşturma süresinin uzunluğundan ve cezai sorumluluğun zaman aşımına uğradığı için söz konusu soruşturmanın kovuşturmayaya yer olmadığına dair kararlar sonuçlanmış olmasından da şikâyetçi olmuşlardır (bk. yukarıdaki 25. paragraf).

43. *Hangi hukuk kuralının uygulanacağını bulmak mahkemenin görevidir (jura novit curia)* ilkesi uyarınca, Mahkemenin, başvuran tarafından ileri sürülen Sözleşme maddeleri veya hükümleri dışındaki Sözleşme maddeleri veya hükümleri kapsamında inceleyerek şikâyet konusu olay ve olguların hukuki nitelendirmesi konusunda karar verebileceğini hatırlattıktan sonra Mahkeme bununla birlikte, şikâyetin kapsamadığı olaylara dayanarak karar veremeyeceğini; zira bunun, dava konusunun ötesinde karar vermek veya başka bir deyişle, Sözleşme'nin 32. maddesi anlamında kendisine “sunulmamış” sorular hakkında karar vermek anlamına geleceğini yinelemektedir; (bk yukarıda anılan, *Radomilja ve diğerleri* § 126). Hâlbuki başvuru formunda başvuranların şikâyetinin yalnızca hava kazasına ilişkin ceza soruşturmasının etkisiz olduğu ve de makul olmadığı belirtilen süresiyle (Mahkemenin daima Sözleşme'nin 2. maddesinin usul yönü açısından incelemeyi tercih ettiği hususlar) ilgili olduğunu ve söz konusu maddenin esas yönü kapsamına giren bir unsur olan, insan hayatına yönelik riski azaltmak için yetkililer tarafından yapılan önceki kontroller ve düzenleyici çerçevenin yetersizliği ile hiçbir şekilde ilgili olmadığını belirtmek gerekir. Şayet başvurular bu aşamada, Devletin esas bakımından sorumluluğunu ve ulusal makamların yaşam hakkının korunması konusundaki başarısızlığını öne sürmek isteselerdi, tıpkı daha sonradan, başvurunun Mahkeme tarafından Hükümete bildirilmesinden sonra başvuranların yukarıda belirtilen iki husus bakımından sundukları 30 Mayıs 2022 tarihli görüşlerinde yaptıkları gibi bunu başvuru formunda açıkça belirtmeleri gerekirdi (karşılaştırınız, yukarıda anılan *Grosam*, § 95 ve *Rustavi 2 Broadcasting Company Ltd ve diğerleri/Gürcistan*, no. 16812/17, § 246, 18 Temmuz 2019). Mahkemenin, başvuranların dile getirdikleri şikâyeti esas ve usule ilişkin iki yönünü de bu şekilde

iletmiş olması, daha önceden dile getirilmiş olan bir şikâyetin hukuki olarak yeniden nitelendirilmesi anlamına gelmeyip, başvurular tarafından sunulan şikâyetin özüne ilişkin bir değişiklik anlamına geldiğinden, bu bulguyu değiştirmemektedir (bk. *bu davaya uygulanabildiği ölçüde (mutatis mutandis)*, yukarıda anılan *Radomilja ve diğerleri*, § 132 son cümlesi (*in fine*) ve başka bir dava bağlamındaki bir başvuru için *Ivaşcu/Romanya* (k.k.) [Komite], no. 41719/12, § 48, 3 Temmuz 2018). Öte yandan Mahkeme gerekirse, başvuruların, başvurunun Hükümete iletilmesinin ardından sundukları görüşlerinde Sözleşme'nin 2. maddesinin esas yönüne ilişkin olarak dile getirdikleri yeni şikâyetin artık başvuruların başvurusunda sunulan şikâyetle bağlantılı veya bu şikâyetten doğan davalı Devletin farklı usule ilişkin yükümlülüklerini ilgilendiren bir şikâyet olarak kabul edilemeyeceğini belirtmektedir (bk. *bu davaya uygulanabildiği ölçüde mutatis mutandis*, yukarıda anılan *Grosam*, § 96 son cümlesi (*in fine*)).

44. Başvurular tarafından yapılan başvurunun konusunun, daha sonra inceleyeceği Sözleşme'nin 2. maddesinin usul yönüyle sınırlı olduğunu tespit eden Mahkeme, başvuranın Mahkeme önündeki yargılama sırasında yeni bir şikâyetle bulunmasını engelleyen hiçbir şey bulunmuyorsa, söz konusu şikâyetin de diğer şikâyetler gibi, kabul edilebilirlik koşullarını karşılaması gerektiğini hatırlatmaktadır (bk. yukarıda anılan *Radomilja ve diğerler*, § 135 son cümlesi (*in fine*)). Mahkeme, Hükümetin bu bağlamdaki argümanına (bk. yukarıdaki 36. paragraf) cevap vermeye gerek olmaksızın ve hatta 26 Mayıs 2020 tarihinde tebliğ edilen 7 Nisan 2020 tarihli nihai kararla sonuçlanan ulusal ceza yargılamasının, başvuruların Sözleşme'nin 2. maddesinin esas yönü kapsamında ortaya koymaya çalıştıkları sorumluluklara ilişkin olarak kullanılabilecek bir hukuk yolu olduğu başvuruların (yukarıda 38. paragrafta ileri sürülen) görüşünü de kabul ederek, başvurular tarafından 30 Mayıs 2022 tarihli görüşlerinde ilk kez sunulan şikâyetin, Sözleşme'nin 35. maddesinin 1. fıkrasında belirtilen altı aylık süre kuralına uygun olarak yapılmadığını kaydetmektedir.

45. Mahkeme, yukarıda belirtilenler ışığında, Sözleşme'nin 2. maddesinin esas yönüyle ilgili şikâyetin geç yapıldığını ve dolayısıyla Sözleşme'nin 35. maddesinin 4. fıkrası uyarınca reddedilmesi gerektiği kanaatindedir.

b) Sözleşme'nin 2. maddesinin usul yönüyle ilgili olarak

46. Mahkeme, ilk olarak, tarafların, 12 Temmuz 2011 tarihinde meydana gelen kazanın başvuruların yakınının ölümüne yol açması ve bunun da davalı

Devlete, bu ölümün koşullarını açıklığa kavuşturmak ve herhangi bir sorumluluğu tespit etmek için etkili bir soruşturma yürütme yükümlülüğü doğurması nedeniyle, Sözleşme'nin 2. maddesinin mevcut davada usul yönünden uygulanabileceğine itiraz etmediklerini gözlemlemektedir (*Nicolae Virgiliu Tănase/Romanya* ([BD], no. 41720/13, §§ 137-138, 25 Haziran 2019).

47. Mahkeme, Hükümet tarafından ileri sürülen ilk itiraza ilişkin olarak (bk. yukarıdaki 37. paragraf), *Worm/Avusturya* ((k.k.), no. 22714/93, 27 Kasım 1995) davasında ilk başlarda benimsenen yaklaşımı birçok kez kabul ettiğini hatırlatmaktadır: İç hukuk uyarınca nihai kararın yazılı olarak tebliğ edilmesi gerektiği durumlarda, altı aylık süre sınırı söz konusu kararın tebliğ tarihinden itibaren hesaplanmaktadır (*Sabri Güneş/Türkiye* [BD], no. 27396/06, § 53, 29 Haziran 2012). Başvuranın nihai kararın gerekçelerini, kararın tebliği veya gerektiği hallerde internette yayınlanması suretiyle öğrenene kadar zaman aşımının işlemeyeceği yaklaşımı, özellikle cezai sorumluluğun zaman aşımına uğraması nedeniyle ceza soruşturmasının kapatıldığı bir davada da olduğu gibi kabul görülmüştür (bk. *bu davaya uygulanabildiği ölçüde (mutatis mutandis)*, *Akın/Türkiye*, no. 58026/12, § 46, 17 Kasım 2020) Başvuranların, ilk derece mahkemesinin, ceza zaman aşımı süresinin dolması ve davanın takipsizlik kararıyla sonuçlandırılmasına ilişkin Cumhuriyet Savcılığının görüşlerini kabul ettiği gerekçeleri göz önünde bulundurarak Mahkemeye başvuruda bulunmaları gerekip gerekmediği konusunda bir değerlendirmede bulunmak için 7 Nisan 2020 tarihli nihai kararın bir nüshasının 26 Mayıs 2020 tarihinde tebliğ edilmesini beklemiş oldukları mevcut davada söz konusu yaklaşımdan farklı bir yaklaşım benimsemek için hiçbir neden bulunmamaktadır (bk. yukarıdaki 24. paragraf). Mevcut davada, başvuru 25 Kasım 2020 tarihinde, yani 26 Mayıs 2020 tarihinden itibaren altı aylık süre içinde yapılmıştır.

48. Yukarıda belirtilenler göz önünde bulundurulduğunda, Mahkeme, Sözleşme'nin 2. maddesinin usul yönüne ilişkin şikâyetle ilgili olarak Hükümet tarafından ileri sürülen gecikmeye ilişkin ilk itirazın reddedilmesi gerektiğine kanaat getirmektedir.

49. Öte yandan bu şikâyetin açıkça dayanaktan yoksun olmadığını ve Sözleşme'nin 35. maddesinde yer alan başka herhangi bir gerekçe ile kabul edilemez olmadığını tespit eden Mahkeme, şikâyetin kabul edilebilir olduğuna karar vermektedir.

B. Esas Hakkında

1. Tarafların İddiaları

a) Başvuranlar

50. Başvuranlar, hava kazasıyla ilgili sekiz yıldan fazla süren ceza yargılamasının kendilerine göre aşırı uzun olmasından yetkililerin, yani Cumhuriyet savcılarının sorumlu olduğunu ileri sürmüşlerdir. Başvuranlar ayrıca, savcıların teknik bir bilirkişi raporu hazırlanması ve V.F.nin dinlenmesi yönündeki mahkeme kararlarına uymadıklarını ileri sürmektedirler. Başvuranlar, yargılamanın, cezai sorumluluğun zaman aşımına uğradığı gerekçesiyle davanın takipsizlik kararıyla sonuçlandığına işaret ederek bir yandan, savcılığın olayları Havacılık Kanunu'nun 98 ve 110. maddelerinde öngörülen suçlar kapsamında kovuşturması gerektiği (bk. yukarıdaki 26. paragraf) ve bu suçlar bakımından zaman aşımı süresinin dolmadığı düşüncesiyle kovuşturmaya yer olmadığına dair karara ve diğer yandan savcılığın söz konusu yargılamada çok sınırlı olduğunu düşündükleri delilleri toplanma biçimine itiraz etmektedirler. Bu bağlamda, yukarıda belirtilen eksikliklere ek olarak, başvuranlar, olayların nihai olarak vasıflandırılmasının ve uygun zaman aşımı sürelerinin uygulanmasının daha sonraki bir aşamada yapılması gerektiğini savunarak, Cumhuriyet savcısının teknik bilirkişi raporuna ilişkin itirazda bulunmalarına (bkz. yukarıdaki 20. paragraf) ve talepleri üzerine zaten izin verilmiş olan delilleri toplanmasını reddettiğine dikkat çekmektedirler.

b) Hükümet

51. Hükümet, bir kişinin ihmali nedeniyle kasıtsız olarak ölüme sebebiyet verilmesine ilişkin Mahkeme içtihadına dayanarak (bk. diğer kararların yanı sıra, *Ciechońska/Polonya*, no. 19776/04, § 66, 14 Haziran 2011 ve *Lopes de Sousa Fernandes/Portekiz* [BD], no. 56080/13, §§ 137 ve 215, 19 Aralık 2017), yetkililerin ivedilikle ve kendi iradeleriyle hem SHGAAM tarafından yürütülen teknik bir soruşturma (bk. yukarıdaki 7 ve 8. paragraflar) hem de kovuşturma makamlarınca yürütülen cezai bir soruşturma başlattıklarını ileri sürmektedir. Hükümet, başvuranların cezai soruşturmada yer aldıklarını, soruşturmanın gidişatından haberdar edildiklerini ve başvuranlara müdahil taraf olarak katılma ve delil sunma fırsatı verildiğini de eklemiştir. Hükümet ayrıca, soruşturmanın uzun sürmesinin, teknik bilirkişi incelemesinin gerçekleştirilmesi için gereken sürenin de gösterdiği gibi (bk. yukarıdaki 20. paragraf), soruşturmanın zor yapısından ve

karmaşıklığından kaynaklandığını düşünmekte ve savcının, bilirkişi raporu ışığında ifadelerinin uygunluğunu değerlendirmek için bu süre zarfında tanıkları yeniden dinlemekten kaçındığını açıklamıştır. Hükümet bu bağlamda, bilirkişi raporunun yazılmasından kısa bir süre sonra cezai sorumluluğa ilişkin zaman aşımı süresinin dolduğunu ve bu nedenle savcılığın kovuşturmaya yer olmadığına dair karar verdiğini ve bunun da soruşturmaya devam edilmesini anlamsız hale getirdiğini iddia etmektedir.

52. Hükümet öte yandan, başvuranların, soruşturma süresince, soruşturmanın uzunluğundan şikâyetçi olmadıklarını ileri sürmektedir. Hükümet ayrıca, yukarıda bahsedilen bilirkişi raporunun, soruşturmanın kovuşturmaya yer olmadığına dair kararla sonuçlanması kararında dikkate alınmamış olmasına rağmen, bu raporun uçak kazasının nedenlerine ilişkin olarak SHGAAM'ın teknik soruşturma raporuyla tutarlı bir açıklama sunduğu görüşündedir (bk. yukarıdaki 7 ve 20. paragrafların *son cümlesi (in fine)*). Buna ek olarak, Hükümet, davanın zamanaşımına uğradığı gerekçesiyle takipsizlik kararıyla sonuçlanmış olsa da, savcılığın daha önce kovuşturulan suça ilişkin kurucu unsurların bulunmadığı ve T.M.nin ölümü nedeniyle bu suçların T.M. hakkında kovuşturulmasının mümkün olmadığı kanaatine vardığına dikkat çekmektedir. Sonuç olarak Hükümet, cezai sorumluluğun zaman aşımına uğramış olmasına rağmen, yetkililerin çabalarının, yetkililerin Sözleşme'nin 2. maddesinin usul yönü kapsamındaki yükümlülüklerine uygun olarak, söz konusu iki belgede hem kazanın nedeniyle ilgili olarak hem de kazaya ilişkin sorumlulukların tespit edilmesine imkân tanıdığı kanaatindedir.

2. Mahkemenin Değerlendirmesi

a) Genel İlkeler

53. Mevcut davaya uygulanabilecek genel ilkeler *Mikhno/Ukrayna* (no. 32514/12, §§ 131-134, 1 Eylül 2016) ve yukarıda anılan *Nicolae Virgiliu Tănase*, §§ 157-171) davalarında özetlenmiştir. Mahkemenin ölüm koşullarıyla ilgili bir soruşturmanın Sözleşme'nin 2. maddesinin usule ilişkin gerekliliklerine uygun olup olmadığını belirlemek için incelediği kriterler şunlardır: soruşturma tedbirlerinin yeterliliği, soruşturmanın ivediliği, ölen kişinin yakınlarının soruşturmaya katılımı ve soruşturmanın bağımsızlığı (bk. yukarıda anılan *Mikhno*, § 132 ve *Mustafa Tunç ve Fecire Tunç/Türkiye* [BD], no. 24014/05, § 225, 14 Nisan 2015). Bu parametreler birbiriyle bağlantılıdır, ancak Sözleşme'nin 6. maddesinde belirtilen adil yargılanma gerekliliklerinin aksine, tek başlarına ele alındıklarında kendi başlarına

bir amaç teşkil etmezler. Hepsi birlikte ele alındığında, soruşturmanın etkililik derecesini değerlendirmeyi mümkün kılan kriterlerdir. Hız ve makul özen de dâhil olmak üzere, konuyla ilgili her türlü sorunun, soruşturmanın etkililiğine ilişkin bu hedef doğrultusunda değerlendirilmesi gerekmektedir (*aynı kararda (ibidem)*, § 225 ve yukarıda anılan *Nicolae Virgiliu Tănase*, § 171).

b) Bu ilkelerin mevcut davaya uygulanması

54. Mahkeme, başvuranların yakınının ölümünün, yetkili makamlar (Uçuş Kulübü) tarafından setifikasyonu yapılmamış bir UHM uçağının sertifikasyon prosedürleri bağlamında gerçekleştirilen bir test uçuşu sırasında meydana geldiğini ve kamu makamlarının kazanın koşullarına ilişkin bilgilere öncelikli olarak erişebildiğini gözlemlemektedir. Yetkililer, kazanın nedenlerini ve sorumlularını tespit etmek ve belirlemek için gerekli olan bilirkişi incelemesi ve kaynaklar açısından ayrıcalıklı bir konuma sahipti ve etkili bir soruşturma yürütülmesini sağlamak onların sorumluluğu altındaydı. Açıklığa kavuşturulması gereken konuların esasen teknik niteliği göz önüne alındığında, Mahkeme, ulusal makamların tespitlerine özel bir ağırlık vermesi gerekmektedir (bk. *bu davaya uygulanabildiği ölçüde (mutatis mutandis)*, *Stoyanovi/Bulgaristan*, no. 42980/04, § 63 son cümlesi (*in fine*), 9 Kasım 2010). Bu bağlamda, Mahkeme, kazanın koşulları etkili bir cezai soruşturma yapılmasını gerektirse bile (bk. yukarıda anılan *Nicolae Virgiliu Tănase*, § 160), ölümün kasıtlı olarak meydana gelmediği tespit edildikten sonra, iç hukuk tarafından hem teoride hem de pratikte mevcut olan gerek medeni gerekse cezai tüm hukuk yollarının, olayların tespit edilmesini, olası sorumluların hesap vermesini ve mağdura uygun telafi sunulmasını sağlayacak hukuk yolları teşkil edebileceği kanaatine varmaktadır (*ibidem*, §§ 163 ve 169-170).

55. Mevcut davada Mahkeme, cezai soruşturmanın, yetkililerin, tanıklar ve SHGAAM üyelerinin eşliğinde olay yeri tespit tutanağı hazırladığı uçak kazasıyla aynı gün başladığını tespit etmektedir (bk. yukarıdaki 9. paragraf). SHGAAM tarafından yukarıda bahsedilen soruşturmaya eşzamanlı olarak hazırlanan ve söz konusu kazadan on sekiz aydan kısa bir süre sonra yayınlanan teknik soruşturma raporunda, kazanın nedeninin T.M.nin pilotajındaki teknik bir hatadan ve uçuş sırasında meydana gelen spesifik bir olayın, yani kalkışta motor durmasının yanlış yönetilmesinden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Raporda ayrıca, söz konusu pilot tarafından teknik ve güvenlik yönergelerinin yanı sıra, V.H.nin uçuşa “yolcu”

olarak katılmasının yasak olması gibi yasal yükümlülükleri göz ardı ettiğine ilişkin bir dizi gözlem de yer almıştır (yukarıdaki 7-8. paragraflar).

56. Mahkeme, başvuruların, yürütülen ceza soruşturması kapsamında ve olayları nitelendirmek için belirlenen iki suçla ilgili olarak kovuşturma başlatıldıktan sonra, müdahil taraf olmak için başvuruda bulunabildiklerini (bk. yukarıdaki 12. paragraf), dosyaya erişebildiklerini ve davaya aktif olarak katıldıklarını gözlemlemektedir. Başvuranların delillerin toplanması yönündeki talepleri başarılı olmuş ve savcılığın takipsizlik ve kovuşturmaya yer olmadığı kararlarına karşı temyize gidebilmiş ve davalarını çeşitli kereler mahkemede kazanmışlardır (bkz. yukarıdaki 16. ve 18-20. paragraflar). Başvuranların delil toplanması yönündeki talepleri başarılı olmuş ve başvurular, savcılığın takipsizlik ve kovuşturmaya yer olmadığı kararlarına karşı itiraz edebilmiş ve mahkemede birçok kez haklı bulunmuşlardır (bk. yukarıdaki 16 ve 18-20. paragraflar).

57. Mahkeme, ilk derece mahkemesinin, SHGAAM teknik inceleme raporunun çelişkili bulunan sonuçlarını açıklığa kavuşturmak için teknik bir bilirkişi incelemesi gerçekleştirilmesi yönündeki kararına uymayan (bk. yukarıdaki 11. paragraf) ve böylece yargılamayı Nisan 2014'ten Mayıs 2017 tarihine kadar yaklaşık üç yıl geciktiren savcılığın haklı görülemeyecek eylemsizliğini elbette dikkate almaktadır. Bilirkişinin daha sonra, başvurular tarafından yapılanlar da dâhil olmak üzere, bilirkişi raporunun kapsamını oldukça genişleten ve bilirkişiye verilen sürenin uzatılmasını haklı kılan çok sayıda talebe yanıt vermek için harcadığı zaman hesaba katıldığında, bu tür bir gecikme, 11 Temmuz 2019 tarihinde kovuşturulan suçlarla ilgili olarak edinilen cezai sorumluluğun zaman aşımına uğraması nedeniyle Cumhuriyet Savcısı tarafından 5 Ağustos 2019 tarihinde başlatılan yargılamanın takipsizlik kararıyla sonuçlanmasına neden olmuş olabilir (bk. yukarıdaki 17 ila 22. paragraflar). Özellikle, savcılığın teknik adli bilirkişi raporunun bir nüshasını, zaman aşımı süresinin zaten dolduğu 18 Temmuz 2019 tarihinde başvurana tebliğ ettiğine dikkat edilmelidir (bk. yukarıdaki 20. paragraf).

58. Hal böyleyken, Mahkeme, Sözleşme'nin 2. maddesi bakımından, soruşturmanın etkililiği hedefi ve yetkililerin ilgili koşulları ve bunlardan kaynaklanan sorumlulukları açıklığa kavuşturma yükümlülüğü ışığında, ivedilik ve makul özen de dâhil olmak üzere, bu konudaki her türlü sorunun, değerlendirilmesi gerektiğini hatırlatmaktadır (bk. yukarıda anılan, *Nicolae Virgiliu Tănase*, § 171).

Ancak, ceza yargılaması boyunca ve hatta bir önceki paragrafta belirtilen üç yıllık süre boyunca, kovuşturma makamları eylemsiz kalmamış ve düzenli olarak tedbirler almış, delil unsurları toplamış ve davanın koşullarını açıklığa kavuşturmak için önemli çabalar sarf etmişlerdir; nitekim bu durum, bu makamların verdikleri kararların giderek daha ayrıntılı hale gelmesinden de anlaşılmaktadır (yukarıda 12-14 ve 17-20. paragraflar - bk. *mutatis mutandis*, yukarıda anılan *Nicolae Virgiliu Tanase*, § 212). Bir UHM uçak kazasıyla ilgili olan söz konusu ceza yargılamasının ve özellikle de çok sayıda hedefi karşılamak zorunda olan ve iki yıl süren teknik soruşturmanın özellikle karmaşık bir yapıda olduğu konusunda hiçbir şüphe yoktur. Ancak Mahkeme, yapılan nitelendirmeden kaynaklanan zaman aşımı süresinin yaklaşmakta olduğunun bilinmesine (bk. yukarıdaki 16. paragraf) ve kazanın ana nedenlerinin -motor arızası sırasındaki pilotaj hatası ve müteveffa pilotun önceden yürürlükte olan düzenlemelere uymaması - yargılama boyunca oldukça tutarlı bir şekilde tespit edilmiş olmasına rağmen (bk. 13, 20 ve 22-24), hem başvuranların hem de kovuşturma makamlarının, sırasıyla, her türlü soruyu ve olası çelişkileri açıklığa kavuşturmak amacıyla çok geniş bir kanıtlar bütünü uygulayarak çok geniş bir yelpaze altında sorumluluğun araştırılmasını talep etmeyi ve buna izin vermeyi tercih ettiklerini tespit etmektedir. Mahkeme öte yandan, yargılama sırasında, başvuranların motor arızası veya olayların yeniden nitelendirilmesi ve bunun sonucunda cezai zaman aşımı süresinin uzatılması gibi temel sorularının, sırasıyla, davanın kapatılması kararında alıntı yapılan teknik bilirkişi raporu ve savcılık ve ilk derece mahkemesinin çeşitli kararlarında ele alındığını gözlemlemektedir (bk. yukarıdaki 16. paragrafın *son cümlesi (in fine)* 20. ve 22-24. paragraflar).

59. Yukarıda belirtilenler ışığında, Mahkeme, mevcut davanın koşullarında, soruşturmanın yüzeysel veya keyfi olduğunu veya kazanın koşullarını ve ilgili kişilerin sorumluluğunu belirlemede başarısız olduğunu düşünemez (bk. *bu davaya uygulanabildiği ölçüde (mutatis mutandis)*, yukarıda anılan *Nicolae Virgiliu Tănase*, §§ 181 *son cümlesi in fine*, 182, 184 ve 196, bir motorlu taşıt kazasını takip eden ceza yargılamasının sekiz yıldan fazla sürdüğü ve benzer gerekçelerle durdurulduğu ve *Trofin/Romanya* (k.k.), no. 4348/02, § 56, 21 Şubat 2012; ayrıca bk. *aksi yönde bir karar için (a contrario)*, *Mircea Pop/Romanya*, no. 43885/13, §§ 82-84, 19 Temmuz 2016 ve *Marius Alexandru ve Marinela Ștefan/Romanya*, no. 78643/11, §§ 88-90, 24 Mart 2020, sırasıyla gerekli bilirkişi incelemesinin yapılmaması veya yetkililerin temel delilleri toplama ve muhafaza

etme konusundaki eksiklikleri, ölümünün koşullarının açıklığa kavuşturulmasını ve ilgili sorumlulukların belirlenmesini engellemiştir).

60. Mahkeme, 2. maddenin üçüncü bir tarafa karşı cezai bir mahkûmiyet elde etme hakkını güvence altına almadığını hatırlatarak (bk. yukarıda anılan *Nicolae Virgiliu Tănase*, § 185), mevcut davada yetkililerin kovuşturamama kararının, Sözleşme'nin 2. maddesinden kaynaklanan usul yükümlülüğü kapsamında davalı Devletin sorumluluğunun tespit edilmesi için yeterli olmadığı kanaatindedir. Ayrıca, başvurular, soruşturmanın kapatılması ve kazanın nedenlerinin açıklığa kavuşturulmasının ardından, ortaya konan tüm delillere dayanarak yetkililerin veya diğer kişilerin olası sorumluluğunu hukuk davalarında tespit etmeye çalışmak isteyebilirlerdi, Mahkeme, böyle bir davanın ne zaman aşımına uğrayacağını ne de mutlaka başarısızlığa mahkûm olacağını gözlemlemektedir (*mutatis mutandis*, yukarıda anılan, *Nicolae Virgiliu Tănase*, §§ 70 ve 196-200, benzer bir bağlamda, ancak 6. maddenin 1. fıkrası kapsamında mahkemeye erişim incelenirken, yukarıda anılan *Trofîn*, §§ 58-62 ve yukarıda anılan *Stoyanovi*, §§ 66-68).

61. Bu nedenle Mahkeme, Sözleşme'nin 2. maddesinin ihlal edilmediği sonucuna varmıştır.

BU GEREKÇELERLE, MAHKEME, OYBİRLİĞİYLE

1. Sözleşme'nin 2. maddesinin usul yönüne ilişkin şikâyetin kabul edilebilir ve başvurunun geri kalanının kabul edilemez olduğuna;

2. Sözleşme'nin 2. maddesinin ihlal edilmediğine *karar vermiştir*.

İşbu karar, Fransızca dilinde tanzim edilmiş olup Mahkeme İç Tüzüğü'nün 77. maddesinin 2 ve 3. fıkraları uyarınca, 16 Nisan 2024 tarihinde yazılı olarak bildirilmiştir.

Simeon Petrovski
Yazı İşleri Müdür Yardımcısı

Gabriele Kucsko-Stadlmayer
Başkan