



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

SECȚIA A TREIA

CAUZA CIOBANU c. REPUBLICII MOLDOVA

(Cererea nr. 62578/09)

HOTĂRÎRE

STRASBOURG

24 februarie 2015

DEFINITIVĂ
24/05/2015

Această hotărîre poate fi supusă unei revizuirii editoriale.

În cauza Ciobanu c. Republicii Moldova,

Curtea Europeană a Drepturilor Omului (Secția a Treia), întrunită într-o Cameră compusă din:

Josep Casadevall, *președinte*,

Luis López Guerra,

Ján Šikuta,

Dragoljub Popović,

Johannes Silvis,

Valeriu Grițco,

Iulia Antoanella Motoc, *judcători*,

și Marialena Tsirlî, *grefier adjunct al Secției*,

Deliberînd la 3 februarie 2015 în ședință închisă,

Pronunță următoarea hotărîre, care a fost adoptată la aceeași dată:

PROCEDURA

1. Cauza a fost inițiată prin cererea (nr. 62578/09) depusă la 14 noiembrie 2009 contra Republicii Moldova la Curte potrivit articolului 34 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale („Convenția”), de către o cetățeană a Republicii Moldova, dna Veronica Ciobanu („reclamanta”).

2. Reclamanta a fost reprezentată de către dl. T. Osoianu, avocat care își desfășoară activitatea în Ialoveni. Guvernul Republicii Moldova („Guvernul”) a fost reprezentat de către Agentul său, dl L. Apostol.

3. Reclamanta s-a plîns, în particular, că autoritățile naționale au eșuat să efectueze o investigație efectivă cu privire la circumstanțele decesului soțului ei, contrar obligațiilor sale în temeiul articolului 2 din Convenție.

4. La 15 mai 2013 cererea a fost comunicată Guvernului.

ÎN FAPT**I. CIRCUMSTANȚELE CAUZEI**

5. Reclamanta s-a născut în 1984 și locuiește în Fîrlădeni.

6. Soțul decedat al reclamantei, dl. Alexandru Ciobanu („victima”), activa în calitate de taximetrist și a decedat la locul de muncă, într-un accident rutier la 6 aprilie 2008. La acel moment el avea douăzeci și șapte de ani și era tată al unui copil de trei ani. Prezenta cerere se referă la circumstanțele decesului său și investigația efectuată de către autoritățile moldovenești cu privire la aceste circumstanțe.

7. Accidentul rutier a avut loc la 6 aprilie 2008, aproximativ la orele 23:30, pe o stradă iluminată cu două benzi pe sens, cu circulație reversibilă, în orașul Hîncești. Limita de viteză era de 40 km/h, iar marcajul format dintr-o linie îngustă continuă aplicată la mijlocul carosabilului interzicea depășirea. La marginea carosabilului era amplasată o stație de alimentare cu petrol, iar o linie îngustă discontinuă permitea intrarea vehiculelor la stația de alimentare de pe partea opusă a părții carosabilului.

8. Există două versiuni ale evenimentelor care au avut ca urmare producerea accidentului rutier. Prima versiune este bazată pe declarațiile a doi martori oculari. Potrivit acestora, soțul reclamantei se deplasa cu autoturismul Lada ("automobilul victimei") pe traseu și, când era în dreptul stației de alimentare cu petrol, care era amplasată pe partea stînga a sa, el a încetinit, a semnalizat virajul la stînga și a virat la stînga. Când automobilul victimei a intersectat linia de pe mijlocul carosabilului și se afla perpendicular în raport cu banda de circulație de sens opus, un autoturism de model BMW seria 5 ("automobilul gri") a venit din spate cu viteză excesivă și l-a tamponat în ușile din partea stîngă. Impactul a fost atât de puternic încît automobilul victimei a fost aruncat în aer, la o înălțime de cîteva metri și a fost propulsat într-un stîlp de lumină de pe partea stîngă a carosabilului. Automobilul gri a trecut pe sub automobilul victimei și pentru o perioadă de timp și-a continuat deplasarea înainte de a se opri complet.

9. A doua versiune a evenimentelor era a conducătorului automobilului gri implicat în accident. El a afirmat că se deplasa cu viteza de 40-50 km/h și nu a depășit niciun autoturism, când deodată victima, a cărui autoturism era pe acostament, parcat pe partea dreaptă a carosabilului, a început deplasarea, a virat la stînga, fără să se asigure ori să semnalizeze. Conducătorul automobilului gri a susținut că nu a dovedit să frîneze sau să întreprindă măsuri să evite tamponarea. El avea un pasager în autoturismul său, care a declarat că nu a văzut nimic, deoarece vorbea la telefon în acel moment. Nici unul din pasagerii care se aflau în automobilul gri nu au suportat careva leziuni în urma accidentului.

10. Potrivit măsurărilor efectuate de poliție la fața locului comiterii accidentului rutier, distanța dintre cele două autoturisme implicate în accident, după oprirea lor completă, era de treizeci și trei de metri. Ulterior experții au stabilit că automobilul gri a intrat în contact cu automobilul victimei sub un unghi de aproximativ nouăzeci de grade. Urme de frînare nu au fost depistate, fapt care denotă că conducătorul automobilului gri nu a frînat înainte de impact. Victima a decedat pe loc ca urmare a multiplelor vătămări corporale grave periculoase pentru viață.

11. Poliția a efectuat imediat o cercetare la fața locului comiterii accidentului rutier, iar conducătorul automobilului gri a fost condus la spital, unde i s-au recoltat probe de sînge, în vederea stabilirii alcoolemiei, rezultatul testului fiind negativ. O urmărire penală a fost începută în ziua următoare.

12. Unul dintre martorii audiați în cadrul urmăririi penale a fost un șofer de taxi, C., care se deplasa pe aceeași bandă și în aceeași direcție ca și victima. El a susținut că a văzut automobilul victimei, care se deplasa înaintea sa. C. se deplasa cu viteza de aproximativ 60-70 km/h, atunci când un automobil gri l-a depășit cu viteză foarte mare, deși la mijlocul carosabilului era aplicat marcajul format dintr-o linie îngustă continuă. El a estimat că automobilul gri se deplasa cu o viteză de aproximativ 120-130 km/h. După depășire, automobilul gri și-a continuat deplasarea pe banda de sens opus. C. a pretins că el a văzut că automobilul victimei, care era înaintea sa, a încetinit și a semnalizat virarea la stînga spre stația de alimentare cu petrol. Când automobilul victimei a virat la stînga, automobilul gri, care continua să se deplaseze cu viteză excesivă pe banda de sens opus, s-a tamponat în partea stîngă a automobilului.

13. Un alt martor era un student, G., care se afla lângă o spălătorie auto situată vizavi de stația de alimentare cu petrol. În timp ce aștepta un taxi, pe care îl comandase telefonic, el a văzut întreaga scenă. Fiind audiat la 17 octombrie 2008, el a afirmat că victima se deplasa cu viteză redusă și a conectat semnalizatorul pentru a vira la stînga. În momentul când a virat la stînga, el a fost tamponat de un automobil gri, care se deplasa în spatele lui pe banda de sens opus cu viteză foarte mare. G. a estimat că conducătorul automobilului gri se deplasa cu aproximativ 100 km/h și nu a frînat înainte de impact.

14. La 16 mai 2008, un experiment de urmărire penală a fost efectuat de către ofițerul de urmărire penală responsabil de caz, cu participarea conducătorului automobilului gri și a martorului C. Reclamanta nu a fost informată despre efectuarea acestui experiment. Experimentul a constat în stabilirea timpului de deplasare necesar unui autoturism să vireze la stînga în locul unde s-a produs accidentul rutier și în modul descris de martorul C. În rezultatul experimentului s-a stabilit că victima a avut nevoie de aproximativ două secunde pentru a vira la stînga.

15. La 27 mai 2008, la cererea șoferului automobilului gri, procurorul responsabil de urmărirea penală a dispus restituirea autoturismului. Autoturismul a fost reținut în calitate de corp delict pînă la acea dată.

16. La 28 mai 2008, reclamanta a solicitat efectuarea unei expertize autotehnice în vederea stabilirii, *inter alia*, a vitezei de deplasare a automobilului gri, avînd în vedere deteriorările ambelor vehicule după impact; distanța dintre cele două autoturisme la momentul când victima a început manevra de virare la stînga; și dacă conducătorul automobilului gri dispunea de posibilitatea tehnică de a evita impactul prin frînare, inclusiv în cazul dacă ar fi avut viteză regulamentară. La 30 mai 2008, cererea a fost parțial acceptată de către ofițerul de urmărire penală, care a dispus unui expert din cadrul Centrului Național de Expertize Judiciare de pe lângă Ministerul Justiției să răspundă doar la întrebarea dacă conducătorul automobilului gri a avut posibilitatea tehnică să evite tamponarea, acesta

deplasându-se cu viteza de 50 km/h și, că prin experiment s-a stabilit, că virînd la stînga, victimei i-ar fi trebuit aproximativ două secunde. Altă informație nu a fost furnizată expertului. Reclamanta a fost notificată despre ordonanța privind dispunerea efectuării expertizei autotehnice la 19 iunie 2008.

17. Între timp, la 3 iunie 2008, un expert din cadrul Centrului Național de Expertize Judiciare de pe lîngă Ministerul Justiției a întocmit un raport de expertiză în care, la stabilirea posibilității de evitare a accidentului, el a luat în calcul faptul că automobilul gri se deplasa cu viteza de 50 km/h, atunci cînd automobilul victimei a virat spre stînga. Potrivit acestui raport de expertiză, în momentul în care victima a început manevra de virare spre stînga, automobilul gri se afla la aproximativ 28 metri în spatele său. Raportul nu dezvăluie sursa informației în ceea ce privește distanța de 28 metri, nici nu conține vreo sugestie cu privire la modul în care expertul a ajuns la această concluzie. De asemenea, raportul a stabilit că distanța de frînare a unui BMW de modelul celui implicat în accident, care se deplasează cu o viteză de 50 km/h, este de 31-39 metri. În temeiul cifrelor de mai sus, expertul a notat că distanța de frînare al automobilului gri era mai mare decît distanța stabilită dintre autoturisme de 28 metri și a conchis că conducătorul automobilului gri nu a dispus de posibilitatea tehnică de a evita impactul prin frînare.

18. La 19 iunie 2008, ofițerul de urmărire penală responsabil de caz a dispus efectuarea unei noi expertize traseologice pentru a determina poziția reciprocă a vehiculelor în momentul impactului, precum și poziția vehiculelor în momentul impactului în raport cu elementele carosabilului.

19. La 8 iulie 2008, un alt expert din cadrul Centrului Național de Expertize Judiciare de pe lîngă Ministerul Justiției a întocmit un raport de expertiză traseologică prin care a conchis că automobilul gri a tamponat partea stîngă al automobilului victimei sub un unghi de aproximativ 90 de grade. Expertul nu a putut aprecia poziția vehiculelor la momentul impactului în raport cu elementele carosabilului, deoarece nu i-a fost furnizată informație suficientă.

20. La 29 august 2008, ofițerul de urmărire penală responsabil de caz a dispus efectuarea celei de-a treia expertize autotehnice pentru a determina viteza de deplasare a automobilului gri, avînd în vedere deteriorările ambelor autoturisme după impact; distanța dintre cele două autoturisme, cînd automobilul victimei a început manevra de virare la stînga; dacă conducătorul automobilului gri dispunea de posibilitatea tehnică de a evita impactul prin frînare în cazul dacă ar fi avut viteza regulamentară; și modul în care conducătorii ambelor autoturisme trebuiau să acționeze în situația stabilită, conform cerințelor Regulamentului circulației rutiere.

21. La 22 septembrie 2008, expertul, care a întocmit primul raport de expertiză la 3 iunie 2008, bazîndu-se din nou pe faptele prezentate de către conducătorul automobilului gri, a conchis, *inter alia*, că viteza de deplasare

a automobilului gri nu putea fi determinată; conducătorul automobilului gri nu dispunea de posibilitatea tehnică de a evita impactul prin frînare, deoarece distanța de frînare era mai mare decît distanța dintre cele două autoturisme în momentul cînd victima a început manevra de virare; distanța dintre cele două autoturisme la momentul cînd automobilul victimei a virat spre stînga nu putea fi determinată, dar în temeiul constatărilor anterioare (a se vedea paragraful 17 supra), aceasta ar fi putut fi la o distanță de aproximativ 27-28 metri; și că conducătorul automobilului gri trebuia să reducă viteza pînă la oprirea automobilului, atunci cînd victima a început manevra de virare spre stînga, însă nu a dispus de posibilitatea tehnică de evitare a accidentului.

22. La 14 octombrie 2008, a fost efectuată o confruntare între martorul C. și conducătorul automobilului gri. Fiecare dintre ei și-au susținut versiunile lor inițiale ale faptelor.

23. La 26 noiembrie 2008, ofițerul de urmărire penală responsabil de caz a dispus efectuarea unei alte expertize autotehnice în comisie de experți. Experților li s-a cerut să răspundă dacă conducătorul automobilului gri a fost în drept să realizeze depășirea automobilului victimei în locul constat; dacă a fost în drept victima, să conteze în situația creată, înainte de începerea manevrei la stînga, că conducătorul automobilului gri va executa cerințele Regulamentului circulației rutiere; și cum trebuia să procedeze conducătorul automobilului gri în cazul în care victima a semnalizat și a început manevra, fiind destul spațiu pentru efectuarea manevrei pe dreapta.

24. La 1 decembrie 2008, reclamanta a înaintat o cerere prin care a solicitat includerea în comisia de experți la efectuarea expertizei în comisie a unui expert independent ales de ea. Reclamanta l-a nominalizat pe un inginer, care era, de asemenea, conferențiar universitar și deține titlul științific de doctor în domeniul transporturilor. Totuși, la 2 decembrie 2008, procurorul a respins cererea pe motiv că persoana recomandată de către reclamantă nu era atestată în calitate de expert judiciar. Procurorul a dispus ca persoana recomandată de către reclamantă să fie inclusă în comisia de expertiză în calitate de specialist.

25. La 19 decembrie 2008, expertul, care a întocmit primul raport de expertiză la 3 iunie 2008, împreună cu un alt expert au întocmit un raport de expertiză (constatării tehnico-științifice) prin care au refuzat să dea răspuns la primele două întrebări adresate, din motiv că acestea erau de natură juridică. Ca răspuns la cea de-a treia întrebare, experții au menționat că conducătorul automobilului gri trebuia să reducă viteza. Specialistul recomandat de către reclamantă nu a fost invitat să participe la efectuarea expertizei.

26. La 23 martie 2009, Procuratura raionului Hîncești a dispus încetarea urmăririi penale cu privire la circumstanțele decesului lui Alexandru Ciobanu. Procurorul a considerat că declarațiile martorilor oculari C. și G. urmează a fi apreciate critic, deoarece contravin concluziilor expertizelor

autotehnice și traseologice. Pe de altă parte, el a considerat că declarațiile conducătorului automobilului gri se coroborează cu concluziile expertizelor respective. În consecință, procurorul a acceptat ultima versiune a faptelor și a stabilit că victima era responsabilă de producerea accidentului rutier, deoarece, fiind parcat pe partea dreaptă a traseului, el a început deplasarea a virat la stînga, însă, prealabil schimbării direcției de mers, trebuia să se asigure că această manevră va fi în siguranță și nu va crea obstacole. Reclamanta a contestat, invocînd, *inter alia*, că nu a fost implicat expertul independent ales de ea la efectuarea expertizei în comisie și că nu a fost efectuată o confruntare între martorul G. și conducătorul automobilului gri.

27. La 9 aprilie 2009, procurorul ierarhic superior din cadrul Procuraturii raionului Hîncești a respins plîngerea reclamantei și a menținut ordonanța de încetare a urmăririi penale emisă la 23 martie 2009 de Procuratura raionului Hîncești. Procurorul a considerat că nu era necesară efectuarea unei confruntări, dispunerea și efectuarea unei expertize suplimentare de către o instituție independentă, deoarece de către organul de urmărire penală au fost acumulate suficiente probe care au stabilit adevărul în cauza penală. Reclamanta a depus o plîngere împotriva ordonanței privind încetarea urmăririi penale emisă de Procuratura raionului Hîncești la 23 martie 2009 către judecătorul de instrucție, care a respins plîngerea sa la 14 mai 2009.

ÎN DREPT

I. PRETINSA ÎNCĂLCARE A ARTICOLULUI 2 DIN CONVENȚIE

28. Reclamanta s-a plîns despre încălcarea articolului 2 din Convenție, pe motiv că nu a fost efectuată o investigație efectivă cu privire la circumstanțele accidentului rutier care s-a soldat cu decesul soțului ei. De asemenea, ea s-a plîns despre încălcarea articolului 6 din Convenție, pretinzînd că urmărirea penală desfășurată în legătură cu producerea accidentului rutier, în rezultatul căruia soțul ei a decedat, nu a fost echitabilă. Totuși, Curtea consideră că este oportun să examineze cauza doar în temeiul articolului 2 din Convenție, partea relevantă al căruia prevede:

”Dreptul la viață al oricărei persoane este protejat prin lege. Moartea nu poate fi cauzată cuiva în mod intenționat, decît în executarea unei sentințe capitale pronunțate de un tribunal cînd infracțiunea este sancționată cu această pedeapsă prin lege. ...”

A. Admisibilitatea

29. Curtea notează că cererea nu este vădit nefondată în sensul articolului 35 § 3 (a) din Convenție. De asemenea, Curtea menționează că

cererea nu este inadmisibilă din oricare alte motive. Prin urmare, aceasta urmează să fie declarată admisibilă.

B. Fondul

1. Susținerile părților

30. Reclamanta a susținut că urmărirea penală nu a fost efectivă încă de la început. În primul rând, în procesul-verbal de cercetare la fața locului comiterii accidentului rutier, întocmit de către poliție, nu au fost reflectate elemente importante, precum faptul că viteza prescrisă pe acel sector de drum era de 40 km/h. În al doilea rând, nici reclamanta și nici reprezentantul ei nu au fost implicați în niciuna dintre acțiunile de urmărire penală efectuate de către ofițerul de urmărire penală. De exemplu, ei nu au știut despre experimentul de urmărire penală din 16 mai 2008 și autoritățile au refuzat să includă un expert recomandat de ei în comisia de expertiză. Autoritățile au omis să identifice toți martorii imediat după accidentul rutier, iar unul dintre martorii oculari, G., nu a fost identificat, fiind audiat, la cererea reclamantei, abia după șase luni de la producerea accidentului rutier. Deși erau contradicții esențiale între versiunile conducătorului automobilului gri și a martorului G., nici o confruntare nu a fost efectuată între aceștia doi. Procurorul a dispus restituirea automobilului gri posesorului pînă la efectuarea vreunei expertize autotehnice.

31. Guvernul a susținut că autoritățile au acționat prompt, iar urmărirea penală a fost pornită imediat după producerea accidentului rutier. În cadrul urmăririi penale au fost efectuate numeroase acțiuni de urmărire penală și au fost audiați toți martorii. Rudele victimei au fost în mod adecvat implicate în acțiunile de urmărire penală și informate despre rezultatele acestora. Guvernul a relevat că în prezenta cauză statul are o obligație de mijloace, nu și de rezultat.

2. Aprecierea Curții

32. Curtea reiterează că prima propoziție a articolului 2 din Convenție obligă statele, în particular, de a crea un cadru legislativ și administrativ orientat spre prevenirea reală și disuasivă a punerii în pericol a dreptului la viață în contextul oricărei activități, fie ea publică sau nu, de natură să pună în discuție dreptul la viață (a se vedea, printre altele, *Zubkova c. Ucrainei*, nr. 36660/08, § 35, 17 octombrie 2013). În cazuri de vătămări grave sau deces, această obligație presupune instituirea unui sistem judiciar eficient și independent care să asigure punerea în aplicare a cadrului legislativ menționat prin acordarea unor despăgubiri adecvate (a se vedea, de exemplu, *Anna Todorova c. Bulgariei*, nr. 23302/03, § 72, 24 mai 2011). De asemenea, această obligație se aplică în contextul creării unui cadru legal privind protecția vieții participanților la trafic împotriva accidentelor rutiere

(a se vedea, de exemplu, *Al Fayed c. Franței* (dec.), nr. 38501/02, §§ 73-78, 27 septembrie 2007; *Rajkowska c. Poloniei* (dec.), nr. 37393/02, 27 noiembrie 2007; *Railean c. Moldovei*, nr. 23401/04, § 30, 5 ianuarie 2010). Un sistem judiciar eficace, potrivit exigențelor articolului 2, poate și, în anumite circumstanțe, trebuie să includă un mecanism de represiune penală (a se vedea *Cioban c. României* (dec.), nr. 18295/08, § 25, 11 martie 2014), însă în cazul în care încălcarea dreptului la viață nu a fost intenționată, articolul 2 nu cere în mod necesar proceduri de urmărire penală în toate cazurile; statul poate îndeplini pe deplin obligația sa oferind victimelor o cale de atac în fața jurisdicțiilor civile, exclusiv sau coroborat cu o cale de atac și în fața instanțelor penale, cu scopul de a stabili răspunderea persoanelor în cauză și, dacă este cazul, de a obține aplicarea oricărei sancțiuni civile corespunzătoare, cum ar fi plata de daune-interese (a se vedea *Anna Todorova*, citată supra, § 73).

33. În principiu, statele ar trebui să aibă discreția în a decide în ceea ce privește modul de instituire și implementare a unui cadru legal care protejază dreptul la viață. Ceea ce-i important, totuși, este faptul că indiferent de forma investigației, căile de atac disponibile, luate în ansamblu, trebuie să constituie niște mijloace juridice de natură să conducă la stabilirea faptelor, la tragerea la răspundere a celor vinovați și la acordarea de despăgubiri corespunzătoare. Orice deficiență a urmăririi penale, care diminuează capacitatea acesteia de a stabili cauza morții sau persoana responsabilă, riscă să ducă la concluzia că urmărirea penală nu corespunde exigențelor Convenției (a se vedea *Antonov c. Ucrainei*, nr. 28096/04, § 46, 3 noiembrie 2011).

34. În acest context, celeritatea și o diligență rezonabilă sunt cerințe implicite. Chiar și în cazul în care pot exista obstacole sau dificultăți care împiedică evoluția urmăririi penale într-o situație particulară, un răspuns rapid al autorităților este esențial pentru a păstra încrederea publicului în respectarea principiului legalității, și pentru a evita orice aparență de complicitate sau de toleranță cu privire la actele ilegale (a se vedea *Šilih c. Sloveniei* [MC], nr. 71463/01, § 195, 9 aprilie 2009). Astfel, într-un număr de cauze examinate de Curte referitoare la implementarea legislației naționale privind protejarea vieții participanților la trafic împotriva accidentelor rutiere, constatarea unei încălcări a fost în cea mai mare parte din cauza unor termene nerezonabile și a lipsei de diligență din partea autorităților în desfășurarea urmăririi penale, indiferent de rezultatul lor final (a se vedea *Anna Todorova*, citată supra, § 76; *Antonov*, citată supra, §§ 50-52; *Igor Shevchenko c. Ucrainei*, nr. 22737/04, §§ 57-62, 12 ianuarie 2012; *Sergiyenko c. Ucrainei*, nr. 47690/07, §§ 51-53, 19 aprilie 2012; *Prynda c. Ucrainei*, nr. 10904/05, § 56, 31 iulie 2012; și *Zubkova*, citată supra, §§ 41-42).

35. Revenind la circumstanțele prezentei cauze, Curtea notează că erau doi martori ai accidentului care au relatat fapte similare. În particular, ei au

susținut că victima se deplasa pe traseu, semnalizând virajul la stînga, a încetinit și a virat spre stînga în locul în care era permis virajul la stînga. Potrivit declarațiilor lor, automobilul gri se deplasa pe banda de sens opus cu o viteză excesivă, în aceeași direcție ca și automobilul victimei, atunci cînd a tamponat automobilul victimei. De asemenea, rezultă că conducătorul automobilului gri nu a frînat înainte de impact. Aceste declarații, care au fost contestate doar de conducătorul automobilului gri, au fost respinse de către procuror ca nefiind plauzibile, deoarece acestea erau considerate neconsecvente cu concluziile expertizelor autotehnice și traseologice, care au stabilit că conducătorul automobilului gri nu a dispus de posibilitatea tehnică de a evita impactul prin frînare.

36. Examinînd rapoartele de expertiză autotehnice și traseologice pe care s-au bazat procurorii la emiterea ordonanței de încetare a urmăririi penale, Curtea notează că acestea s-au limitat doar de a răspunde la întrebarea ipotetică dacă un autoturism BMW de modelul celui implicat în accident ar fi dispus de posibilitatea tehnică de a evita impactul prin frînare, în cazul în care s-ar deplasa cu o viteză de 50 km/h și dacă distanța dintre acest autoturism și automobilul victimei a fost de 28 metri în momentul în care ultimul a început manevra de virare spre stînga. Răspunsul experților a fost că, în asemenea circumstanțe, impactul nu ar fi putut fi evitat, deoarece distanța de frînare a automobilului gri ar fi fost de cel puțin trei metri mai mare decît distanța imaginată dintre acesta și automobilul angajat în manevra de virare. Acesta a fost într-adevăr un exercițiu pur ipotetic pentru că, așa cum reiese în mod clar din materialele cauzei, nici viteza automobilului gri, nici distanța dintre acesta și automobilul victimei nu au fost stabilite în cadrul urmăririi penale.

37. În aceste circumstanțe, Curtea este surprinsă de faptul că procurorul a considerat că este posibil să respingă declarațiile concludente ale martorilor, care erau consecvente între ele, pe baza unei speculații pur ipotetice, care nu avea nicio legătură cu circumstanțele de fapt ale cauzei.

38. De asemenea, Curtea notează că pe parcursul urmăririi penale nu s-a depus nici un efort pentru a stabili unul din elementele de bază în această cauză, și anume care a fost viteza cu care se deplasa automobilul gri înainte de impact. Acesta fiind într-adevăr un element-cheie, în special, avînd în vedere declarațiile martorilor, potrivit cărora automobilul gri se deplasa cu o viteză mai mare de 100 km/h, pe un traseu unde viteza regulamentară este de 40 km/h. Ofițerul de urmărire penală nu a considerat necesar să stabilească viteza reală cu care se deplasa automobilul gri, deși reclamanta a solicitat în mod expres acest fapt la 28 mai 2008 (a se vedea paragraful 16 supra). Abia la 29 august 2008, după cinci luni de la producerea accidentului rutier, ofițerul de urmărire penală a considerat necesar să fie stabilită viteza de deplasare a automobilului gri printr-o expertiză tehnică (a se vedea paragraful 20 supra). Ofițerul de urmărire penală a acceptat cu ușurință răspunsul expertului precum că viteza de deplasare a automobilului

gri nu putea fi determinată și nu a întreprins alte acțiuni de urmărire penală în acest sens.

39. În afară de deficiențele semnificative menționate supra, Curtea notează, de asemenea, că unul dintre martori, G., a fost audiat abia la 17 octombrie 2008, după mai mult de 6 luni de la producerea accidentului rutier. Mai mult, familiei victimei i s-a refuzat numirea unui expert sau „specialist” recomandat de ei pentru a participa la efectuarea expertizei în comisie, iar procurorul a dispus de a restitui automobilul gri posesorului pînă la efectuarea unei expertize autotehnice.

40. În lumina deficiențelor expuse supra, Curtea consideră că modul în care autoritățile naționale au desfășurat urmărirea penală poate crea impresia unui observator independent că ele nu au încercat să elucideze circumstanțele cauzei și să descopere adevărul. Prin urmare, a avut loc încălcarea articolului 2 din Convenție sub aspect procedural.

II. APLICAREA ARTICOLULUI 41 DIN CONVENȚIE

41. Articolul 41 din Convenție prevede:

“Dacă Curtea declară că a avut loc o încălcare a Convenției sau a Protocoalelor sale și dacă dreptul intern al Înaltei Părți Contractante nu permite decît o înlăturare incompletă a consecințelor acestei încălcări, Curtea acordă părții lezate, dacă este cazul, o reparație echitabilă.”

A. Prejudiciu

42. Reclamanta a pretins suma de 10000 euro (EUR) cu titlu de prejudiciu material suferit ca urmare a încălcării constatate supra. Ea a susținut că suma constituie prejudiciul financiar suferit de familia ei ca urmare a decesului soțului ei. De asemenea, reclamanta a pretins suma de 30000 EUR cu titlu de prejudiciu moral.

43. Guvernul nu a fost de acord cu reclamanta și a cerut Curții să respingă pretențiile sale cu privire la reparația echitabilă.

44. Curtea nu distinge vreo legătură de cauzalitate între încălcarea constatată și prejudiciul material pretins; prin urmare, respinge această pretenție. Pe de altă parte, Curtea acordă reclamantei suma de 20000 EUR pentru prejudiciul moral.

B. Costuri și cheltuieli

45. Reclamanta nu a formulat pretenții cu titlu de costuri și cheltuieli.

C. Penalitate

46. Curtea consideră că este corespunzător ca penalitatea să fie calculată în dependență de rata minimă a dobânzii la creditele acordate de Banca Centrală Europeană, la care vor fi adăugate trei procente.

DIN ACESTE MOTIVE, CURTEA, ÎN UNANIMITATE,

1. *Declară* cererea admisibilă;
2. *Hotărăște* că a avut loc o încălcare a articolului 2 din Convenție sub aspect procedural;
3. *Hotărăște*
 - (a) că Statul pârît trebuie să plătească reclamantei, în termen de trei luni de la data la care hotărîrea va deveni definitivă în conformitate cu articolul 44 § 2 din Convenție, suma de 20000 EUR (douăzeci mii euro) plus orice taxă care poate fi percepută, cu titlu de prejudiciu moral, care va fi convertită în valuta națională a Statului pârît la rata aplicabilă la data plății;
 - (b) că, de la expirarea celor trei luni menționate mai sus pînă la executarea hotărîrii, urmează să fie plătită o penalitate la suma de mai sus egală cu rata minimă a dobânzii la creditele acordate de Banca Centrală Europeană pe parcursul perioadei de întîrziere, plus trei procente;
4. *Respinge* restul pretențiilor reclamantei cu privire la reparația echitabilă.

Redactată în limba engleză și notificată în scris la 24 februarie 2015, în conformitate cu articolul 77 §§ 2 și 3 din Regulamentul Curții.

Marialena Tsirli
Grefier adjunct

Josep Casadevall
Președinte