



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

ТРЕТЬЯ СЕКЦИЯ

ДЕЛО ЧОБАНУ против РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

(Жалоба № 62578/09)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СТРАСБУРГ

24 февраля 2015 года

ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ
24/05/2015

Данное постановление может быть подвергнуто редакционной правке.

В деле Чобану против Республики Молдова,

Европейский суд по правам человека (третья секция), заседая в составе Палаты, в которую вошли:

Жозеп Касадеваль, *председатель,*

Луис Лопес Герра,

Ян Шикута,

Драголюб Попович,

Йоханнес Силвис,

Валериу Грицко,

Юлия Антоанелла Моток, *судьи,*

и Мариалена Цирли, *заместитель секретаря секции,*

заседая 3 февраля 2015 года, за закрытыми дверями, вынес в тот же день следующее постановление:

ХОД ПРОЦЕССА

1. Дело было инициировано жалобой (№ 62578/09) против Республики Молдова, поданной в Суд в соответствии со статьей 34 Конвенции о защите прав человека и основных свобод (далее - конвенция), гражданкой Республики Молдова, г-жой Вероникой Чобану (далее – заявительница), 14 ноября 2009 года.

2. Интересы заявительницы представлял в суде г-н Т. Осояну, адвокат, практикующий в г. Яловень. Власти Республики Молдова (далее - власти) представлял уполномоченный Республики Молдова при Европейском суде по правам человека г-н Л.Апостол.

3. Заявительница жаловалась, в частности на то, что национальные компетентные органы не провели эффективного расследования в связи с обстоятельствами смерти ее супруга, вопреки своим обязанностям, взятым на основании статьи 2 Конвенции.

4. Европейский суд уведомил власти о поданной жалобе 15 мая 2013 года.

ФАКТЫ

I. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ДЕЛА

5. Заявительница 1984 года рождения, проживает в Фырлэденъ.

6. Умерший супруг заявительницы, г-н Александру Чобану (далее - потерпевший), работал таксистом и умер на рабочем месте в результате дорожно-транспортного происшествия 6 апреля 2008 года.

На тот момент ему было двадцать семь лет, и он приходился отцом трехлетнему ребенку. Данная жалоба касается обстоятельств его смерти и расследования, проведенного в связи с этим молдавскими компетентными органами.

7. Дорожно-транспортное происшествие произошло 6 апреля 2008 года, примерно в 23 часа 30 минут в городе Хынчешть на освещенной улице с двухсторонним направлением движения. Предельная допустимая скорость составляла 40 км/ч, а маркировка в виде сплошной линии посередине проезжей части дороги запрещала обгон. На краю проезжей части дороги располагалась автозаправочная станция, а узкая прерывистая полоса разрешала автомобилям въезд на автозаправочную станцию с противоположной стороны проезжей части дороги.

8. Существует две версии событий произведения дорожно-транспортного происшествия. Первая версия основывается на показаниях двух живых свидетелей. По их утверждениям, супруг заявительницы управлял автомобилем Лада (далее - автомобиль потерпевшего) по улице и когда находился напротив автозаправочной станции, которая располагалась слева от него, приостановился, включил сигнал поворота налево и повернул налево. Когда автомобиль потерпевшего пересек полосу, размещенную посередине проезжей части дороги и находился перпендикулярно соразмерно встречной полосе движения, сзади на повышенной скорости подъехал автомобиль модели BMW 5-й серии (далее - серый автомобиль) и ударил автомобиль в двери с левой стороны. Столкновение было настолько сильным, что автомобиль потерпевшего отбросило в воздух на высоту в несколько метров и откинуло в опору освещения, находящуюся на левой части проезжей части дороги. Серый автомобиль проехал под автомобилем потерпевшего, и некоторое время продолжал движение вперед, пока не остановился полностью.

9. Вторую версию событий изложил водитель серого автомобиля, задействованного в дорожно-транспортном происшествии. Он утверждал, что перемещался на скорости 40-50 км/ч и не обогнал ни один автомобиль, как вдруг потерпевший, автомобиль которого стоял припаркованным на краю дороги с правой стороны проезжей части дороги, начал движение и повернул налево, не убедившись, что дорога свободна или не показав сигнал поворота. Водитель серого автомобиля утверждал, что не успел притормозить или предпринять меры для избегания столкновения. В его автомобиле находился пассажир, который пояснил, что ничего не видел, потому что в тот момент разговаривал по телефону. Ни один из пассажиров, которые находились в сером автомобиле, в результате дорожно-транспортного происшествия повреждений не перенес.

10. Согласно измерениям, проведенным полицией на месте совершения дорожно-транспортного происшествия, расстояние между двумя задействованными в аварии автомобилями после их полной остановки, составляло тридцать три метра. Затем эксперты установили, что серый автомобиль вступил в контакт с автомобилем потерпевшего под углом примерно девяносто градусов. Следов торможения обнаружено не было, что свидетельствует о том, что водитель серого автомобиля перед столкновением не притормозил. Потерпевший скончался на месте в результате множества тяжелых телесных повреждений, опасных для жизни.

11. Полиция сразу произвела осмотр места совершения дорожно-транспортного происшествия, а водителя серого автомобиля отвезли в больницу, где он сдал образец крови для установления уровня алкоголемии, результат теста был отрицательным. На следующий день возбудили уголовное преследование.

12. Один из свидетелей, допрошенных в ходе уголовного преследования, был водителем такси, К., который перемещался по той же полосе движения и в том же направлении, как и потерпевший. Он утверждал, что видел автомобиль потерпевшего, который ехал перед ним. К. перемещался на скорости примерно 60-70 км/ч, когда серый автомобиль обогнал его на очень большой скорости, несмотря на то, что посередине проезжей части дороги была нанесена разметка, состоящая из сплошной узкой полосы. Он оценил, что серый автомобиль перемещался на скорости примерно 120-130 км/ч. После обгона серый автомобиль продолжил перемещение по встречной полосе движения. К. утверждал, что видел, как автомобиль потерпевшего, который находился впереди него, остановил движение и показал сигнал поворота налево в сторону автозаправочной станции. Когда автомобиль потерпевшего повернул налево, серый автомобиль, который продолжал перемещаться на повышенной скорости по встречной полосе движения, ударил автомобиль потерпевшего с левой стороны.

13. Другим свидетелем был студент, Г., который находился возле автомойки, расположенной напротив автозаправочной станции. Он увидел всю сцену в то время, когда он ждал заказанное им по телефону такси. Во время допроса от 17 октября 2008 года он утверждал, что потерпевший перемещался на пониженной скорости и включил сигнал поворота налево. В момент, когда он поворачивал налево, его ударил серый автомобиль, который перемещался сзади него по встречной полосе движения на очень большой скорости. Г. оценил, что водитель серого автомобиля перемещался со скоростью примерно 100 км/ч и не притормозил перед столкновением.

14. 6 мая 2008 года ответственный по делу офицер уголовного преследования провел следственный эксперимент с участием водителя

серого автомобиля и свидетеля К. Заявительнице не сообщили о проведении этого эксперимента. Офицер провел эксперимент, чтобы определить время перемещения, необходимое для поворота налево в месте, где было произведено дорожно-транспортное происшествие, и провел эксперимент в порядке, описанном свидетелем К. В результате эксперимента было установлено, что для поворота налево потерпевшему понадобилось примерно две секунды.

15. 27 мая 2008 года по просьбе водителя серого автомобиля ответственный за уголовное преследование прокурор распорядился о возвращении ему автомобиля. До того дня автомобиль держали в качестве вещественного доказательства.

16. 28 мая 2008 года заявительница потребовала провести автотехническую экспертизу, чтобы установить, *inter alia*, скорость движения серого автомобиля, приняв во внимание повреждения обеих автомобилей после столкновения; чтобы установить расстояние между двумя автомобилями в момент начала потерпевшим маневра поворота налево; и чтобы установить, если водитель серого автомобиля имел техническую возможность избежать столкновения путем торможения, а также, если скорость была в соответствии с требованиями правил дорожного движения. 30 мая 2008 года офицер уголовного преследования частично принял заявление и велел эксперту Национального центра судебных экспертиз при Министерстве юстиции ответить только на вопрос о том, была ли у водителя серого автомобиля возможность избежать столкновения, когда он перемещался на скорости 50 км/ч, предоставив при этом эксперту информацию о том, что в результате проведения эксперимента было установлено, что для поворота налево потерпевшему понадобилось бы примерно две секунды. Другую информацию эксперту не предоставили. Заявительнице сообщили о постановлении о назначении автотехнической экспертизы 19 июня 2008 года.

17. Между тем, 3 июня 2008 года эксперт Национального центра судебных экспертиз при Министерстве юстиции составил отчет, в котором при установлении возможности избегания дорожно-транспортного происшествия он принял во внимание, что в то время когда автомобиль потерпевшего повернул налево, серый автомобиль перемещался на скорости 50 км/ч. Согласно этому отчету, в тот момент, когда потерпевший начал маневр поворота налево, серый автомобиль находился сзади него на расстоянии, составляющем примерно 28 метров. Отчет не раскрывает источника информации относительно расстояния в 28 метров и не содержит предложений о том, каким образом эксперт пришел к этому заключению. Также в отчете установлено, что тормозной путь автомобиля модели BMW, задействованного в дорожно-транспортном происшествии, который перемещался на скорости 50 км/ч, составляет 31-39 метров. На

основании вышеуказанных цифр, эксперт отметил, что тормозной путь серого автомобиля был больше, чем установленное между автомобилями расстояние в 28 метров, и сделал заключение, что водитель серого автомобиля не имел технической возможности избежать удара путем торможения.

18. 19 июня 2008 года ответственный по делу офицер уголовного преследования распорядился о проведении новой трасеологической экспертизы для определения взаимного положения транспортных средств в момент столкновения, а также положения транспортных средств в момент столкновения соразмерно элементам проезжей части дороги.

19. 8 июля 2008 года другой эксперт Национального центра судебных экспертиз при Министерстве юстиции составил отчет трасеологической экспертизы, в котором сделал заключение о том, что серый автомобиль ударил автомобиль потерпевшего слева под углом примерно 90 градусов. Эксперт не смог оценить положение транспортных средств в момент столкновения соразмерно элементам проезжей части дороги, потому что ему не предоставили достаточно информации.

20. 29 августа 2008 года ответственный по делу офицер уголовного преследования распорядился о проведении третьей автотехнической экспертизы для определения скорости перемещения серого автомобиля, приняв во внимание повреждения обоих автомобилей после столкновения; расстояние между двумя автомобилями в тот момент, когда автомобиль потерпевшего начал маневр поворота налево; была ли у водителя серого автомобиля техническая возможность избежать столкновения путем торможения, в случае если он ехал на допустимой скорости; и порядок, согласно которому в данной ситуации должны были действовать оба автомобиля, в соответствии с требованиями Правил дорожного движения.

21. 22 сентября 2008 года эксперт, который составил первый отчет экспертизы 3 июня 2008 года, снова основываясь на фактах, представленных водителем серого автомобиля, сделал заключение, *inter alia*, что скорость перемещения серого автомобиля не может быть определена; что водитель серого автомобиля не располагал технической возможностью избежать столкновения путем торможения, поскольку тормозной путь был меньше расстояния между обоими автомобилями в момент, когда потерпевший начал маневр поворота; что расстояние между двумя автомобилями в момент, когда автомобиль потерпевшего повернул налево, не может быть определено, а на основании предыдущих констатирований (см. вышеприведенный параграф 17), он мог находиться на расстоянии примерно 27-28 метров; и что водитель серого автомобиля должен был сбавить скорость до полной остановки автомобиля, когда потерпевший

начал маневр поворота налево, но у него не было технической возможности избежать дорожно-транспортное происшествие.

22. 14 октября 2008 года провели очную ставку между свидетелем К. и водителем серого автомобиля. Каждый из них поддержал свою первичную версию событий.

23. 26 ноября 2008 года ответственный по делу офицер уголовного преследования распорядился о проведении другой автотехнической экспертизы в комиссии экспертов. Экспертов попросили ответить на вопрос, если водитель серого автомобиля имел право произвести обгон автомобиля потерпевшего в установленном месте; если потерпевший до начала маневра поворота налево в создавшемся положении имел право рассчитывать, что водитель серого автомобиля исполнит требования Правил дорожного движения; и как должен был поступить водитель серого автомобиля в случае, когда потерпевший показал сигнал поворота и начал маневр, обладая достаточным расстоянием справа, для выполнения маневра.

24. 1 декабря 2008 года заявительница подала заявление, которым ходатайствовала о включении в комиссию экспертов при проведении экспертизы избранного ею независимого эксперта. Заявительница назвала инженера, который, также, являлся доцентом и обладал ученой степенью доктора в области транспорта. Тем не менее, 2 декабря 2008 года прокурор отклонил заявление, потому что лицо, предложенное заявительницей, не было аттестованным как судебный эксперт. Прокурор распорядился, чтобы предложенное заявительницей лицо включили в комиссию экспертов в качестве специалиста.

25. 19 декабря 2008 года эксперт, который составил первый отчет экспертизы 3 июня 2008 года, вместе с другим экспертом составили отчет экспертизы (научно-технические констатирования), которым отказались дать ответ на первые два адресованных вопроса, потому что они носили правовой характер. На третий вопрос эксперты ответили, что водитель серого автомобиля должен был уменьшить скорость. Предложенного заявительницей специалиста не позволили участвовать в проведении экспертизы.

26. 23 марта 2009 года Прокуратура района Хынчешть распорядилась о прекращении уголовного преследования относительно обстоятельств смерти Александру Чобану. Прокурор счел, что показания живых свидетелей К. и Г. должны быть оценены критически, поскольку они противоречат заключениям автотехнической и трасеологической экспертиз. С другой стороны, он счел, что показания водителя серого автомобиля подкрепляются заключениями соответствующих экспертиз. В итоге, прокурор принял последнюю версию событий и установил, что ответственным за производство дорожно-транспортного происшествия был потерпевший, поскольку, припарковавшись с правой стороны дороги,

он начал движение и повернул налево, но перед изменением направления движения он не убедился в безопасности этого маневра и не убедился в том, что он не создаст препятствий. Заявительница опротестовала, утверждая, *inter alia*, что избранного ею независимого эксперта не позвали на проведение экспертизы в комиссии и что не провели очную ставку между свидетелем Г. и водителем серого автомобиля.

27. 9 апреля 2009 года вышестоящий прокурор Прокуратуры района Хынчешть отклонил жалобу заявительницы и оставил без изменения постановление о прекращении уголовного преследования, вынесенное 23 марта 2009 года Прокуратурой района Хынчешть. Прокурор счел, что не было необходимости в проведении очной ставки, назначении и проведении дополнительной экспертизы независимым учреждением, поскольку орган уголовного преследования накопил достаточно доказательств, благодаря которым была установлена истина в данном уголовном деле. 23 марта 2009 года заявительница подала жалобу против постановления о прекращении уголовного преследования, вынесенного Прокуратурой района Хынчешть судье по уголовному преследованию, который отклонил ее жалобу 14 мая 2009 года.

ПРАВО

I. ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ НАРУШЕНИЕ СТАТЬИ 2 КОНВЕНЦИИ

28. Заявительница жаловалась на нарушение статьи 2 Конвенции, поскольку не провели эффективное расследование относительно обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, которое повлекло смерть ее супруга. Также она жаловалась на нарушение статьи 6 Конвенции, утверждая, что уголовное преследование, проведенное в связи с дорожно-транспортным происшествием, в результате которого скончался ее супруг, не было справедливым. Тем не менее, Суд считает, что целесообразно рассмотреть дело только на основании статьи 2 Конвенции, которая гласит:

«Право каждого человека на жизнь охраняется законом. Никто не может быть умышленно лишен жизни иначе как во исполнение смертного приговора, вынесенного судом за совершение преступления, в отношении которого законом предусмотрено такое наказание. ...»

А. Приемлемость

29. Суд отметил, что жалоба не является явно необоснованной в соответствии с подпунктом (а) пункта 3 статьи 35 Конвенции и не является неприемлемой по другим причинам. Следовательно, жалоба должна быть объявлена приемлемой.

В. По существу дела

1. Возражения сторон

30. Заявительница утверждала, что уголовное преследование с самого начала было неэффективным. Во-первых, в протоколе обыска места совершения дорожно-транспортного происшествия, составленном полицией, не были отражены важные элементы относительно того, что предусмотренная скорость на этом участке дороги составляла 40 км/ч. Во-вторых, ни заявительница, ни ее представитель не были задействованы ни в одном следственном действии, проведенном офицером уголовного преследования. Например, им не было известно о следственном эксперименте от 16 мая 2008 года и компетентные органы отказались пригласить рекомендованного ими эксперта в комиссию экспертизы. Компетентные органы не установили всех свидетелей сразу после дорожно-транспортного происшествия, а одного из живых свидетелей, Г., не установили, допросив его по запросу заявительницы только через шесть месяцев после произведения дорожно-транспортного происшествия. Несмотря на существенные расхождения между версиями водителя серого автомобиля и свидетеля Г., между ними двумя не провели ни одной очной ставки. Прокурор распорядился о возвращении серого автомобиля владельцу до проведения автотехнической экспертизы.

31. Власти утверждали, что компетентные органы действовали неотложно, а уголовное преследование возбудили сразу после произведения дорожно-транспортного происшествия. В ходе уголовного преследования провели множество действий уголовного преследования и допросили всех свидетелей. Родственники потерпевшего соответствующим образом задействовали в следственные действия и проинформировали о его результатах. Власти отметили, что в данном деле государство обязано предоставлять средства, а не показывать результат.

2. Мнение Европейского суда

32. Суд напоминает, что первое предложение Статьи 2 Конвенции обязывает Правительства, в частности, ввести в действие законодательную и административную базы, предназначенные для обеспечения эффективной защиты права на жизнь в контексте любой деятельности, будь то общественной или нет, в которой право на жизнь может быть под угрозой (см., помимо прочих дел, *Зубкова против Украины*, № 36660/08, § 35, 17 октября 2013 года). В случае тяжких повреждений или смерти, эта обязанность предполагает учреждение эффективной и независимой судебной системы, которая обеспечит внедрение указанной законодательной базы путем предоставления соответствующей компенсации (см., например, *Анна Тодорова против Болгарии*, № 23302/03, § 72, 24 мая 2011 года). Также эта обязанность применяется в контексте создания законодательной базы относительно защиты жизни участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий (см., например, решение *Аль Файед против Франции*, № 38501/02, §§ 73-78, 27 сентября 2007 года; решение *Райковский против Польши*, № 37393/02, 27 ноября 2007 года; *Райлян против Молдовы*, № 23401/04, § 30, 5 января 2010 года). Согласно требованиям статьи 2 эффективная судебная система может и при определенных обстоятельствах должна содержать механизм уголовной репрессии (см. решение *Чобан против Румынии*, № 18295/08, § 25, 11 марта 2014 года), однако в случае если нарушение права на жизнь не было преднамеренным, статья 2 не требует процедур уголовного преследования во всех случаях; государство может полностью исполнить свое обязательство, предоставив потерпевшим средства правовой защиты в гражданских судах, исключительные или подкрепленные средствами правовой защиты в уголовных судах, чтобы установить ответственность данных лиц и, при необходимости, добиться применения соответствующего гражданского взыскания, как, например, компенсация ущерба (см. вышеприведенное дело *Анна Тодорова*, § 73).

33. В принципе, государства должны иметь возможность принять решение о порядке установления и внедрения законной базы, которая защищает право на жизнь. Тем не менее, важно, чтобы независимо от формы расследования, от доступных средств правовой защиты, взятых совместно, были установлены правовые средства, способные привести к установлению фактов, привлечению к ответственности виновных и присуждению соответствующей компенсации. Любой недостаток уголовного преследования, который снижает возможность установить причину смерти или ответственное лицо, грозит риском приведения к заключению о том, что уголовное преследование не отвечает требованиям Конвенции (см. *Антонов против Украины*, № 28096/04, § 46, 3 ноября 2011 года).

34. В связи с этим, Суд повторяет, что эффективное расследование требует своевременного и обоснованного разбирательства. Даже если в конкретной ситуации могут быть препятствия или трудности, мешающие проведению расследования, оперативное реагирование со стороны властей является необходимым в поддержании общественного доверия и соблюдении Правительством принципа верховенства закона, во избежание создания впечатления о заговоре или безнаказанности (см. *Шилих против Словении* [МС], № 71463/01, § 195, 9 апреля 2009 года). Таким образом, в некоторых делах, рассмотренных Судом о внедрении национального законодательства относительно защиты жизни участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий, нарушения в большей части констатировали из-за неразумных сроков и не старания компетентных органов при проведении уголовного преследования, независимо от конечного результата (см. вышеприведенное дело *Анна Тодорова*, § 76; вышеприведенное дело *Антонов*, §§ 50-52; *Игорь Шевченко против Украины*, № 22737/04, §§ 57-62, 12 января 2012 года; *Сергиенко против Украины*, № 47690/07, §§ 51-53, 19 апреля 2012 года; *Принда против Украины*, № 10904/05, § 56, 31 июля 2012 года; и вышеприведенное дело *Зубкова*, §§ 41-42).

35. Возвращаясь к обстоятельствам настоящего дела, Суд отмечает, что было два свидетеля дорожно-транспортного происшествия, которые рассказали о похожих фактах. В частности, они утверждали, что потерпевший двигался по дороге, показав сигнал поворота налево, приостановил движение и повернул налево в месте, где поворот налево был разрешен. Согласно их показаниям, когда произошло столкновение, серый автомобиль перемещался по встречной полосе движения на повышенной скорости, в том же направлении, что и автомобиль потерпевшего. Также, похоже, что водитель серого автомобиля не притормозил перед столкновением. Эти показания, которые оспорил только водитель серого автомобиля, прокурор отклонил как неправдоподобные, поскольку их сочли несогласованными с заключениями автотехнической и трасеологической экспертиз, согласно которым было установлено, что водитель серого автомобиля не имел технической возможности избежать столкновения путем торможения.

36. Изучив отчеты автотехнической и трасеологической экспертиз, на которых основывались прокуроры при вынесении постановления о прекращении уголовного преследования, Суд отметил, что они ограничились только ответом на гипотетические вопросы: была бы у автомобиля марки BMW подобной той марке автомобиля, которая была задействована в дорожно-транспортном происшествии, техническая возможность избежать столкновения путем торможения, в случае если бы он перемещался со скоростью 50 км/ч, и - составляло

ли расстояние между этим автомобилем и автомобилем потерпевшего 28 метров в момент, когда последний начал маневр поворота налево. Эксперты ответили, что при таких обстоятельствах, было невозможно избежать столкновения, поскольку тормозной путь серого автомобиля был, по крайней мере, на три метра больше воображаемого расстояния между ним и задействованным в маневре поворота автомобилем. Это на самом деле было чисто гипотетическим упражнением, потому что, как ясно вытекает из материалов дела, в ходе уголовного преследования не были определены ни скорость серого автомобиля, ни расстояние между ним и автомобилем потерпевшего.

37. При таких обстоятельствах, Суд удивлен тем, что прокурор счел, что можно отклонить убедительные показания свидетелей, которые согласовались между собой, на основании чисто гипотетической спекуляции, которая никоим образом не связана с фактическими обстоятельствами дела.

38. Также, Суд отметил, что на протяжении уголовного преследования не было приложено ни одного усилия для установления одного из основных элементов в данном деле, а именно каковой была скорость, на которой перемещался серый автомобиль до столкновения. На самом деле это являлось ключевым элементом, в особенности приняв во внимание показания свидетелей, согласно которым серый автомобиль перемещался на скорости больше 100 км/ч по дороге, на которой установлена предельная скорость движения 40 км/ч. Офицер уголовного преследования не счел необходимым установить реальную скорость, с которой перемещался серый автомобиль, несмотря на то, что заявительница ясно потребовала это 28 мая 2008 года (см. вышеприведенный параграф 16). Только 29 августа 2008 года, через пять месяцев после произведения дорожно-транспортного происшествия, офицер уголовного преследования счел необходимым установить скорость перемещения серого автомобиля путем проведения технической экспертизы (см. вышеприведенный параграф 20). Офицер уголовного преследования с легкостью принял ответ эксперта, что скорость перемещения серого автомобиля нельзя было определить, и не предпринял другие следственные действия в этой связи.

39. Помимо значительных вышеуказанных недостатков, Суд также отмечает, что одного из свидетелей, Г., допросили только 17 октября 2008 года, более чем через 6 месяцев после произведения дорожно-транспортного происшествия. Более того, семье потерпевшего отказали в назначении рекомендованного ими эксперта или «специалиста» для участия в проведении экспертизы в комиссии, а прокурор распорядился о возвращении серого автомобиля владельцу до проведения автотехнической экспертизы.

40. В свете вышеизложенных недостатков, Суд считает, что порядок проведения национальными компетентными органами уголовного преследования независимому обозревателю может создать впечатление, что они не попытались выяснить обстоятельства дела и раскрыть истину. Поэтому была нарушена статья 2 Конвенции под аспектом процессуального характера.

II. ПРИМЕНЕНИЕ СТАТЬИ 41 КОНВЕНЦИИ

41. Статья 41 Конвенции гласит:

«Если Суд объявляет, что имело место нарушение Конвенции или Протоколов к ней, а внутреннее право Высокой Договаривающейся Стороны допускает возможность лишь частичного устранения последствий этого нарушения, Суд, в случае необходимости, присуждает справедливую компенсацию потерпевшей стороне».

A. Ущерб

42. Заявительница потребовала 10000 евро в качестве возмещения материального ущерба, понесенного в результате вышеустановленного нарушения. Она утверждала, что данная сумма представляет собой финансовый убыток, понесенный ее семьей в результате смерти ее супруга. Также она потребовала 30000 евро в качестве компенсации морального вреда.

43. Власти не согласились с заявительницей и призвали Суд отклонить ее требования о справедливой компенсации.

44. Суд не видит причинной связи между установленным нарушением и предполагаемым материальным ущербом, поэтому отклоняет это требование. С другой стороны, Суд присудил заявительнице 20 000 евро в качестве компенсации морального вреда.

B. Судебные расходы и издержки

45. Заявительница не составила требований в качестве компенсации судебных расходов и издержек.

C. Процентная ставка при просрочке платежей

46. Европейский суд счел, что процентная ставка за просрочку платежа должна быть установлена в размере предельной годовой ставки Европейского центрального банка плюс три процента.

НА ЭТИХ ОСНОВАНИЯХ СУД ЕДИНОГЛАСНО:

1. *Объявил* жалобу приемлемой;
2. *Постановил*, что была нарушена статья 2 Конвенции под аспектом процессуального характера;
3. *Постановил*:
 - (а) что государство-ответчик обязано выплатить заявительнице в течение трех месяцев с даты, когда постановление станет окончательным согласно пункту 2 статьи 44 Конвенции, 20000 евро (двадцать тысяч евро) а также все налоги, которые могут быть собраны с этой суммы, в качестве компенсации морального вреда, с конвертацией этой суммы в молдавские леи по курсу, действующему в стране на дату исполнения постановления;
 - (b) что со дня истечения вышеуказанного трехмесячного срока до момента выплаты простые проценты подлежат начислению на эту сумму в размере, равном предельной годовой ставке Европейского центрального банка плюс три процента;
4. *Отклонил* остальные требования заявительницы о справедливой компенсации.

Составлено на английском языке, и письменное уведомление о постановлении направлено 24 февраля 2015 г. в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 77 Регламента Суда.

Мариалена Цирли,
заместитель секретаря секции

Жозеп Касадеваль,
председатель