



CZU 343.346:343.98

## MĂSURI GENERALE DE PREVENIRE A INFRACTIUNILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

Anatolie CANANĂU,  
doctorand

### SUMMARY

This article explains the system and importance of prevention of general crimes within the area of road transport, and at the same time determines the role and the competence of different subjects who carry out this activity. Besides, the particularities of general prevention of the respective category of crimes are emphasized, an important role accounting for legal, technical and social-economic measures on development of road infrastructure, informing of road users on social importance of the road safety rules etc.

**Keywords:** general prevention, crimes within the area of road transport, social, economic, legal, technical, cultural and educational measures, drivers, means of transport etc.

### REZUMAT

În articol sunt elucidate sistemul și importanța măsurilor de prevenire generală a infracțiunilor din domeniul transportului rutier, totodată fiind determinat rolul și competența diferitor subiecți care realizează această activitate. De asemenea, sunt accentuate particularitățile prevenirii generale ale categoriei respective de infracțiuni, un rol deosebit revenindu-le măsurilor juridice, tehnice, social-economice de dezvoltare a infrastructurii drumurilor, de informare a participanților la traficul rutier privind importanța socială a normelor de securitate rutieră etc.

**Cuvinte-cheie:** prevenire generală, infracțiuni din domeniul transportului rutier, măsuri sociale, economice, juridice, tehnice, cultural-educative, conducători auto, mijloace de transport etc.

**Introducere.** Criminalitatea din domeniul transportului rutier posedă un șir de semne specifice. În primul rând, aceste infracțiuni sunt săvârșite din imprudență și, din aceste considerente, se deosebesc de cele comise cu intenție prin structura personalității infractorului, mecanismul săvârșirii infracțiunii și alte particularități. În al doilea rând, acest gen de criminalitate se distinge prin particularități unice de răspândire în timp și spațiu – oscilații ciclice care depind de caracterul activității sociale a persoanelor într-o anumită localitate.

Este bine cunoscut faptul că prevenirea criminalității reprezintă principala orientare a activității statului și societății în lupta cu fenomenul vizat. În acest sens, problema prevenirii infracțiunilor din domeniul transportului rutier a devenit deosebit de acută în ultimii ani, dat fiind faptul că are loc creșterea numerică semnificativă și agravarea consecințelor survenite în urma comiterii respectivelor infracțiuni.

Toate măsurile de luptă cu criminalitatea, inclusiv legislația penală și parțial cea contravențională, instituția pedepsei penale, precum și alte măsuri ale legislației penale sunt orientate spre prevenire. Astfel, este suficient

de a examina scopurile și conținutul lor. Activitatea de prevenire după conținutul său, anvergura măsurilor și numărul subiecților implicați este mult mai vastă și bogată comparativ cu practica de aplicare a pedepsei penale.

**Rezultate și discuții.** Urmează de menționat că până în prezent multe noțiuni de criminologie sunt discutabile, iar noțiunea de „prevenire” este utilizată de către unii cercetători ca fiind identică noțiunii de „profilaxie” sau „prevenție”, iar alții îi atribuie un alt sens [1, p. 162; 2, p. 95; 3, p. 25; 4, p.p. 345-346].

Unii autori afirmă, pe bună dreptate, că însuși termenul „prevenirea criminalității” în știința modernă nu este univoc chiar și pe motiv că nu putem preveni ceea ce deja există. Iar criminalitatea este ceea ce deja există. Din acest punct de vedere, termenul este vulnerabil, însă el a intrat în circuitul științific și probabil nu are sens de a schimba în mod „revoluționar” terminologia deja existentă. Cel mai important în el este accentul pe cauzalitate și determinantele criminalității, precum și pe retenția persoanelor de la săvârșirea infracțiunilor [5, p. 220].

În general, prin prevenirea criminalității se subînțelege o influență orien-

tată a statului, societății și a unor persoane în parte asupra proceselor de determinare a criminalității în scopul neadmiterii implicării în comportamente deviate ale unor noi persoane, a săvârșirii unor noi fapte infracționale, precum și extinderii criminalizării relațiilor obștești [6, p.p. 431-432].

Suștinând opiniile cercetătorilor [7, p.p. 177-178] care consideră că criminalitatea nu poate fi eradicată complet, prin prevenirea criminalității înțelegem o activitate a organelor de stat și obștești orientate împotriva criminalității în scopul menținerii ei la un nivel social acceptabil prin intermediul eliminării sau neutralizării cauzelor care o generează.

În altă ordine de idei, prin prevenirea criminalității se subînțelege un sistem multidimensional de măsuri statale și obștești orientate spre înlăturarea, diminuarea sau neutralizarea cauzelor și condițiilor criminalității [8, p. 30].

Este unanim recunoscută și noțiunea potrivit căreia prevenirea criminalității reprezintă un sistem care include obiecte ale profilaxiei, nivelurile și formele sale de bază, măsurile de influențare preventivă, precum și subiecții care realizează această activitate [7, p.p. 177-178].



Urmând respectiva noțiune, vom analiza elementele prezentate ale sistemului de prevenire referitor la criminalitatea din domeniul transportului rutier. În sistemul prevenirii criminologice sunt incluse diferite subsisteme de măsuri, structurate în baza diferitor criterii. Una dintre cele mai răspândite este divizarea prevenirii criminalității în funcție de nivelurile influenței profilactice în generală, specială și individuală.

Prevenirea generală a criminalității reprezintă un sistem de măsuri în vederea înlăturării proceselor de determinare a criminalității care influențează asupra întregii populații sau grupurilor sale, care se evidențiază în baza criteriilor economice, sociale etc. [6, p.p. 431-432].

În domeniul asigurării securității circulației rutiere o astfel de prevenire ține în special de realizarea planurilor de dezvoltare socială și economică în domeniul elaborării și creării unor noi tipuri sigure de vehicule, construcția unor comunicații rutiere, întreținerea la nivelul convenit a infrastructurii rutiere, reglementarea juridică a unor condiții sigure de exploatare a vehiculelor, cultivarea culturii juridice în rândul participanților la trafic etc.

Având în vedere faptul că abordarea întregului complex de măsuri sociale, economice, ideologice, organizatorice, tehnice și alte măsuri de asigurare a unei funcționări sigure a transportului nu se încadrează în limitele cercetării noastre, ținem să accentuăm particularitățile prevenirii generale a categoriei respective de infracțiuni.

La nivel general, prevenirea infracțiunilor investigate posedă anumite particularități. În primul rând, în cazul dat prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, datorită conținutului de blanchetă a normelor respective, nu poate fi realizată fără prevenirea în ansamblu a comportamentului deviant în domeniul respectiv. În al doilea rând, măsurile de prevenire a infracțiunilor în transport pot coincide cu măsurile generale de protecție contra cauzării unui prejudiciu din imprudență în sistemul securității obștești. În al treilea rând, în sistemul respectiv de măsuri, un rol deosebit trebuie atribuit diferitor măsuri tehnice, ținând cont de rolul pe care îl

joacă mijlocul de transport, drumul și situația în trafic în mecanismul respectivei infracțiuni.

În literatura juridică sunt prezentate noțiuni specifice ale prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier, spre exemplu: o totalitate de măsuri preventive și de control în privința participanților la traficul rutier și a mijloacelor care asigură securitatea acestora [9, p. 8]. În contextul cercetării noastre obiectele prevenirii sunt prezentate în modul următor:

În primul rând, acestea sunt centrele de activism social în orașe. La acestea se referă soluțiile organizatorice referitoare la amplasarea teritorială a centrelor industriale, administrative și culturale. Aname specificul lor teritorial, după cum s-a dovedit în urma analizei caracteristicii criminologice a criminalității în domeniul transportului rutier, în comun cu componenta arhitecturală a infrastructurii în transport, implică o influență determinantă asupra activismului social al conducătorilor auto și vectorilor circulației rutiere, iar în cele din urmă și asupra numărului de accidente fără sau cu consecințe juridico-penale [10, p. 7]. Comportamentul legal al conducătorilor mijloacelor de transport, precum și particularitățile interacțiunii sociale în acest domeniu în mare parte sunt determinate de distribuția teritorială a centrelor de activism social și a diversității lor în limitele diferitor sectoare ale orașului.

În al doilea rând, acestea se referă la personalitatea conducătorului de vehicul care a comis o infracțiune în domeniul transportului rutier. În procesul analizei particularităților personalității conducătorilor de vehicule am ajuns la concluzia că este oportun de a deosebi infractorul ușuratic de cel neglijent datorită specificului acestora.

Al treilea obiect specific al prevenirii îl reprezintă funcționarii poliției de patrulare: ei ca reprezentanți ai statului nu îndeplinesc doar o funcție de prevenire, dar mai sunt percepuți de către conducătorii de vehicule ca factori ce posedă un potențial refutativ evidențiat. Cu alte cuvinte, imaginea poliției patrulare și rolul care îi este atribuit în conștiința de masă a parti-

cipanților la traficul rutier determină atitudinea față de aceasta și are o influență semnificativă asupra comportamentului conducătorilor auto, pietonilor și chiar a pasagerilor.

Al patrulea obiect al prevenirii apare situația concretă și elementele sale gestionabile și parțial gestionabile.

Particularitățile prevenirii infracțiunilor respective țin de necesitatea influențării asupra tuturor elementelor sistemului „persoană – mijloc de transport – drum”, asupra tuturor participanților la trafic. Prin urmare, în paralel și în interacțiune cu măsurile orientate spre respectarea de către conducătorii de vehicule a normelor de securitate (selectarea cadrelor, instruirea, educarea, controlul), sunt necesare măsuri care asigură un comportament adecvat al altor participanți la trafic, precum și măsuri care ar preveni și înlătura condițiile situațiilor de accident ce apar din cauza stării proaste a drumurilor și mijloacelor de transport.

Spectrul măsurilor de prevenire aplicat în diverse regiuni și țări ale comunității internaționale este destul de voluminos și divers. Totodată pot fi scoase în evidență trei circumstanțe:

a) o importanță tot mai mare comparativ cu măsurile juridico-penale o capătă direcția de prevenire;

b) tot mai populară devine teza potrivit căreia nici o activitate de prevenire nu poate fi eficientă fără transformări social-economice și tehnicoștiințifice la nivelul întregii țări;

c) tot mai evidentă devine ideea privind necesitatea de a include prevenirea criminalității în strategiile naționale și internaționale în domeniul dezvoltării civilizaționale [11, p.p. 13-19].

Prevenirea generală a infracțiunilor din domeniul transportului rutier ține de realizarea unor măsuri cu caracter social-economic în domeniul elaborării și creării unor tipuri înalt tehnologizate de mijloace de transport, comunicații rutiere, crearea și întreținerea la nivelul convenit a infrastructurii rutiere, a reglementării juridico-penale, a funcționării sigure a mijloacelor de transport, a educației etico-morală și juridică a cetățenilor implicați în circulația rutieră. Implementarea în viață a măsurilor sus-



menționate va influența și minimaliza criminalitatea în domeniul transportului rutier.

În sistemul măsurilor de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier un rol deosebit le revine diverselor măsuri tehnice. Ținând cont de importanța pe care o are siguranța mijlocului de transport și situația în geneza infracțiunii imprudente în domeniul transportului rutier, o direcție prioritară în profilaxia categoriei respective de infracțiuni trebuie să revină elaborării teoriei siguranței sistemelor de transport în diverse situații rutiere și implementarea sa în practică.

Implementarea corectă a măsurilor de prevenire generală în îmbinare cu măsurile tehnice demonstrează o eficiență destul de înaltă.

De exemplu, în SUA și Franța, cu ajutorul utilajelor speciale în conformitate cu cerințele securității sectoarelor de drum, numărul accidentelor rutiere s-a diminuat de 2,5-3 ori. Un efect similar a fost înregistrat drept urmare a unei limitări moderate a limitelor de viteză a mijloacelor de transport. Cercetările au demonstrat că orientarea spre crearea unor sisteme suplimentare de securitate a mijloacelor de transport are o perspectivă mai bună decât elaborarea și stabilirea unor reguli de securitate sau crearea unor structuri suplimentare de control care ar asigura respectarea respectivelor reguli. Astfel, atunci când creșterea mortalității în cazul accidentelor rutiere a devenit o problemă la nivel național în multe state dezvoltate, guvernele acestor țări au obligat producătorii de automobile să opereze anumite modificări în construcția mijloacelor de transport în scopul de a le reda anumite caracteristici de siguranță care a condus la diminuarea numărului de decese pe traseele din respectivele țări [12, p.p. 210-211].

Așadar, prevenirea generală mai prevede și realizarea unor programe de dezvoltare socială și economică în domeniul infrastructurii drumurilor, activități de informare a participanților la traficul rutier privind importanța socială a normelor de securitate rutieră prin cultivarea unui comportament disciplinat care reiese din conștientizarea intereselor societății. În prezent, producătorii de vehicule perfecționează consecvent construcția

acestora, sunt prevăzute condiții mai bune pentru munca conducătorilor de vehicule, sunt elaborate mijloace tehnice care diminuează verosimilitatea unor urmări grave în cazul accidentelor [13, p. 71].

În opinia noastră, în Republica Moldova respectivele măsuri nu pot conduce la o diminuare semnificativă a numărului de victime în urma accidentelor rutiere. Nu toți conducătorii de vehicule posedă automobile utilizate cu asemenea mijloace de securitate. Procentul victimelor în urma utilizării unor astfel de măsuri nu se va diminua, soluționarea problemei respective necesită acțiuni mult mai profunde care ar începe prin cultivarea sentimentului de responsabilitate și a promovării modelelor de conducere sigură. De exemplu, copiii învață modelele de comportament deviant de la părinții care neglijează regulile de circulație și comit abateri similare, care, în cumul cu alți factori, conduc la creșterea numărului de infracțiuni din domeniul transportului rutier.

**Concluzii.** Pe plan internațional, majoritatea propunerilor de soluționare a problemelor securității circulației rutiere țin de metode tehnico-ingenerești implementate în baza unor programe speciale în condițiile unei stabilități relative a procedurilor de regularizare a circulației rutiere. În Republica Moldova, se observă o tendință opusă, de bază fiind abordarea normativă față de soluționarea problemei în cauză. Astfel, pe parcursul a 26 de ani, reacția statului la problema securității circulației rutiere rămâne neschimbată. Creșterea numărului de accidente rutiere conduce la adoptarea unor norme juridice, orientate spre înăsprirea răspunderii pentru încălcările în domeniul respectiv. Răspunderea este înăsprirea, însă astfel de soluții provoacă reacții de protest din partea populației care, de fapt, este indignată de sancțiunile excesive existente.

În Republica Moldova preveniriile generale a criminalității în domeniul transportului rutier nu-i este acordată o atenție suficientă. În acest sens, un rol mai important este acordat prevenirii special-criminologice și individuale. Totodată, după cum demonstrează experiența istorică a formării conștiinței sociale și modelelor de comportament a grupurilor sociale mari, precum și rezultatele activității

practice în țările cu rețele de transport dezvoltate, corecția sau chiar modificarea conștiinței de masă a persoanelor referitoare la domeniul asigurării securității circulației rutiere sunt posibile. De exemplu, în Japonia și SUA, de mult timp, sunt realizate programe naționale, bazate pe principiul potrivit căruia ridicarea nivelului general al culturii juridice a populației influențează nemijlocit asupra indicatorilor de bază ai accidentelor rutiere și a gravității acestora [12, p.p. 210-211].

Dacă la etapa inițială a dezvoltării rețelei de transport în aceste țări gravitatea urmărilor unor astfel de accidente era comparabilă cu indicatorii accidentelor rutiere din Republica Moldova, atunci după desfășurarea unor măsuri de prevenție generală situația s-a schimbat cu o dinamică pozitivă evidentă. Credem că sarcina asigurării securității circulației rutiere nu este posibilă fără participarea întregii societăți. Atragerea unor cercuri largi ale populației în procesul în cauză trebuie să devină o direcție prioritară a prevenirii accidentelor rutiere.

În contextul celor specificate mai sus, urmează să menționăm că prevenirea specială a criminalității, spre deosebire de cea generală, are un caracter bine orientat spre neadmiterea săvârșirii unor noi infracțiuni. Destinația specială pentru determinarea și înlăturarea (blocarea, neutralizarea) cauzelor, condițiilor și altor determinante ale criminalității reprezintă particularitatea sa cea mai importantă. În esență, doar acest semn (orientarea fixă) are o semnificație absolută, jucând rolul de criteriu calitativ pentru delimitarea tipurilor examinate de prevenire a criminalității. Celelalte deosebiri între ele nu sunt atât de esență, cât de cantitate.

Prin urmare, măsurile de prevenire generală, deși pot în principiu să fie realizate la nivelul unei măsuri speciale (referitor la anumite ramuri ale economiei, grupuri sociale ale populației) și chiar în particular (prevenirea individuală), în cea mai mare parte a lor sunt universale, adică acționează la nivelul întregii societăți. Efectul prevenirii criminalității prin măsuri economice, sociale, politice, cultural-educative este atins în special în urma prevenirii generale, însă măsuri analogice de prevenire pot fi realizate și în cadrul activității spe-





cial-criminologice. Măsurile juridice de drept pot fi parte componentă atât a prevenirii generale, cât și a celei speciale. Exemple ale unei asemenea interconexiuni ale măsurilor de prevenire generală și specială ar putea fi aduse reieșind nu doar din aceste temeuri (proportii, conținut), dar și din altele [14, p. 286].

### Referințe bibliografice

1. Криминология. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Г.М. Миньковского. Москва: Издательство Московского университета, 1994, 415 с.
2. Блувштейн Ю.Д., Зырин М.К., Романов В.В. Профилактика преступлений. Минск: Изд-во Университетское, 1986, 286 с.
3. Алексеев А.И., Герасимов С.И., Сухарев А.Я. Криминологическая профилактика: теория, опыт, проблемы. Москва: Норма, 2001, 496 с.
4. Гилинский Я.И. Криминология. Курс лекций. Санкт-Петербург, 2002, 384 с.
5. Долгова А.И. Криминология: краткие учебные курсы юридических наук. Москва: Норма, 2003, 272 с.
6. Криминология. Учебник. Под ред. А.И. Долговой. Москва: Норма, 2002, 873 с.
7. Криминология. Учебник для вузов. Под ред. В.Н. Буракова, Н.М. Кропачева. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет, 2004, 427 с.
8. Антонян Ю.М. Теоретические основы предупреждения преступности. Москва, 1977, 256 с.
9. Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат кандидата юридических наук. Тюмень, 2006, 37 с.
10. Гридасова Л.В. Криминологическое изучение дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения. Автореферат кандидата юридических наук. Омск, 2005, 38 с.
11. Преступность и правосудие: ответы на вызовы двадцать первого века. În: Управление ООН по контролю над наркотиками и предупреждению преступности. Нью-Йорк, 2000, 320 с.
12. Иншаков С.М. Зарубежная криминология. Москва: Инфра, 1997, 383 с.
13. Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений. Москва, 2003, 324 с.
14. Криминология. Учебник для вузов. Под ред. А.И. Долговой. Москва: НОРМА, 2001, 848 с.

Recenzent:

**Valentin CHIRIȚA,**

doctor în drept,

conferențiar universitar,

Prorector pentru studii al

Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI  
al Republicii Moldova

CZU 342.511.5

## REFLECȚII ASUPRA RĂSPUNDERII PENALE A ȘEFULUI DE STAT

**Gheorghi TATARU,**

avocat, doctorand, Institutul de Cercetări Juridice și Politice al  
Academiei de Științe a Moldovei

### SUMMARY

The article is devoted to studying the criminal liability of the head of state. The author analyzes the constitutional and legislative provisions that governing this form of liability in order to identify the legal grounds on which it may arise. At the same time, it is made a parallel between the legislation of the Republic of Moldova and that of Romania in the field of criminal liability of the head of state.

**Keywords:** Head of State, liability, criminal liability, legal basis, crime, high treason

### REZUMAT

Articolul este consacrat studierii răspunderii penale a șefului de stat. Autorul analizează dispozițiile constituționale și alte acte legislative care reglementează această formă de răspundere, în vederea identificării temeiurilor juridice în baza cărora aceasta poate surveni. În același timp, este tratată o paralelă în legislația Republicii Moldova și cea a României în materie de răspundere penală a șefului de stat.

**Cuvinte-cheie:** șef de stat, răspundere, răspundere penală, temeii juridic, infracțiune, înaltă trădare.

**Introducere.** În prezent, practic este de necontestat faptul că statutul juridico-constituțional al subiectelor de drept constituțional (cu excepția poporului, națiunii) este constituit din trei elemente componente interdependente: *drepturi, obligații și răspunderea*. Mai mult, în viziunea unor cercetători răspunderea este un element necesar și indispensabil statutului juridic al oricărui subiect de drept. Or, altfel spus, într-o societate democratică nu poate rămâne nimeni în afara răspunderii, inclusiv reprezentanții statului, persoanele care ocupă funcții de demnitate publică în sistemul autorităților de stat.

Pornind de la aceste afirmații se poate susține că și instituției șefului de stat îi este proprie (chiar inerentă) răspunderea ca element al statutului său juridic.

În studiile de specialitate semnate de cercetătorii autohtoni nu poate fi atestată o abordare amplă a răspunderii șefului statului, fapt ce accentuează în mod special actualitatea și oportunitatea unor asemenea demer-

suri științifice mai ales ținând cont de faptul că nici legislația în vigoare nu conține o reglementare completă în materie. În mare parte, acest moment „compromite” ideea și eforturile țării spre statul de drept, în care legea, pe lângă faptul că acordă imunitate înalților demnitari de stat trebuie și să stabilească clar și concret mecanismul de atragere la răspundere a acestora.

**Scopul studiului.** În contextul derulării unui amplu proces de cercetare a instituției răspunderii șefului de stat (în cadrul studiilor de doctorat), considerăm necesar a acorda o atenție distinctă răspunderii penale a acestui subiect, prin prisma legislației în vigoare și practica în domeniu. Respectiv, în continuare ne propunem o abordare succintă a problemei răspunderii penale a șefului de stat, inclusiv prin invocarea experienței altor state.

**Rezultate obținute și discuții.** În pofida faptului că în doctrină pot fi atestate mai multe viziuni asupra răspunderii juridice a șefului de stat, constatăm că nici una din ele nu