



тивное трудовое право. Индивидуальное трудовое право. Процессуальное трудовое право. Т. 2. Москва: Статут, 2009. 1151 p.

19. Поляков. А. В. Общая теория и права, Санкт – Петербург: Издательский дом Санкт-Петербургского государственного университета, 2004. 863 p.

20. Viney. G., Jourdain. P. Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, Paris: Ed. L.G.D.J., 1998. 1226 p.

21. Tandogan. H. Quelques probl relatifs   la responsabilit  civile en droit allemand, suisse et fran . <http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/1245/1841.pdf>

INFORMAȚIA DESPRE AUTOR

Tatiana Stahi – lector universitar la Catedra „Drept” UASM, doctorandă, ULIM
e-mail: tstahi@mail.ru
tel. 068639991

INFORMATION ABOUT AUTHOR

Tatiana Stahi - lecturer at the „Law” chair of the UASM, PhD student ULIM
e-mail: tstahi@mail.ru

CZU 343.34:351.81

CONSIDERAȚIUNI GENERALE PRIVIND PERSONALITATEA INFRACTORILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

Anatolie CANANĂU,

șef-adjunct al Catedrei „Drept polițienesc” al Academiei

„Ștefan cel Mare” a MAI, doctorand

e-mail: an_cananau@gmail.com

phone: 079603358

REZUMAT

În articol este investigată personalitatea infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acestora. Sunt evidențiate două tipuri de personalitate a infractorilor care comit din imprudență astfel de infracțiuni. La prima categorie comportamentul este dominat de frivolitate și încrederea în sine exagerată, iar cea de-a doua categorie se caracterizează prin neglijență infracțională. Prin urmare, se constată că accidentul rutier soldat cu urmări grave nu reprezintă doar un concurs de circumstanțe nefavorabile în viața persoanei, persoanei, la dispariția căroră acesta nu se va mai deosebi de majoritatea cetățenilor onești. Astfel infracțiunea comisă reprezintă și o consecință firească a comportamentului uman și a predispoziției de a încălca legea.

Cuvinte-cheie: *personalitatea infractorului, transport rutier, trafic rutier, mijloc de transport, modalități ale imprudenței, conducător de vehicul, instruirea conducătorilor de vehicule etc.*

GENERAL CONSIDERATIONS ON PERSONALITY OF OFFENDERS IN THE AREA OF ROAD TRAFFIC

Anatolie CANANĂU,

deputy chief of the Police Law Department of the Academy

„Ștefan cel Mare” of MIA, doctoral student

e-mail: an_cananau@gmail.com

phone: 079603358

SUMMARY

Personality of criminals in the area of road traffic under the aspect of their guilty is investigated in this article. There were highlighted two types of personality which commit such offences by imprudence. In the first category, behavior is dominated by exaggerated self-confidence and frivolity, for the second category is characteristic criminal negligence. It was found, that a road accident with serious consequences is not just a contest of unfavorable circumstances in the person’s life, with disappearance of which he will no longer distinguish itself from the rest honest persons. The committed offence is a natural consequence of human behavior and predisposition to violate the law.

Keywords: *personality of the criminal, road transport, road traffic, means of transport, ways of imprudence, vehicle driver, training of vehicle drivers etc.*

Introducere. Importanța luptei cu infracțiunile comise din imprudență crește în legătură cu dezvoltarea continuă a progresului tehnic în toate sferile econo-

miei naționale și a condițiilor de trai, precum și datorită creșterii numărului izvoarelor de pericol sporit. Se observă o sporire permanentă a numărului de infracți-



uni comise din imprudență, în special, în sferile ce țin de ocrotirea mediului înconjurător, securitatea condițiilor de muncă, securitatea circulației și exploatarea mijloacelor de transport, utilizarea noilor resurse de energie, a noilor izvoare puternice de pericol sport etc. [1, p. 167].

În art. 18 CP al RM constatăm că infracțiunea a fost comisă din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar considera în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate ori nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deși trebuia să le prevadă [2, art. 18].

Rezultate și discuții. Legea penală stabilește două modalități ale imprudenței: 1) încrederea exagerată în sine; 2) neglijența.

Încrederea exagerată în sine presupune că infracțiunea a fost comisă din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o:

a) își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale;

b) a prevăzut urmările ei prejudiciabile;

c) a considerat în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate.

Circumstanțele pe care contează vinovatul pot fi cele mai diverse. Ele se pot referi la personalitatea infractorului (puterea fizică, dibăcie, cunoștințe vaste, iscusință, experiență, măiestrie etc.), la situația în care se comite infracțiunea (lipsa altor persoane, în timp

de noapte etc.), la acțiunile altor persoane, la forțele naturii, la acțiunea perfectă a mecanismelor etc. Despre modul ușuratic al calculului evitării survenirii consecințelor mărturisește faptul că totuși consecințele prejudiciului survin. De exemplu, conducătorul mijlocului de transport, dezvoltând, în mod conștient o viteză inadmisibilă, consideră că va fi în stare, ușor, în orice moment, să frâneze sau să ocolească pietonii și să evite accidentul. Frâna însă, a „refuzat” să acționeze în momentul respectiv, iar mijlocul de transport, lovindu-l pe pieton, a provocat decesul acestuia [1, p. 169].

Neglijența prevede că infracțiunea a fost comisă din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o:

a) nu-și dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale;

b) n-a prevăzut posibilitatea survenirii consecințelor ei prejudiciabile;

c) deși trebuia și putea să le prevadă.

Nerespectarea caracterului prejudiciabil al acțiunilor sau acțiunilor și neprevăderea posibilității survenirii consecințelor constituie momentul intelectual al neglijenței, iar la momentul volitiv al neglijenței se referă posibilitatea și necesitatea previziunii acestora. Stabilirea acestor trei elemente ale atitudinii psihice negative a persoanei față de acțiune sau inacțiune și, concomitent, față de consecințe, formează noțiunea juridico-penală a neglijenței stabilită de legiuitor.

În diverse studii din domeniul criminologiei și a psihologiei se

menționează că personalitatea infractorului se caracterizează prin anumite particularități care-i deosebesc de cetățenii onești. Personalitatea infractorilor care încalcă legea din imprudență are mai puține calități criminogene. Împărtășim opiniile și stereotipurile existente, potrivit cărora persoanele care încalcă frecvent regulile circulației rutiere sunt din rândul conducătorilor de vehicule. Totodată, nu neglijăm faptul că și în rândul pietonilor, ca cel mai numeros și vulnerabil grup de participanți la traficul rutier, se întâlnesc persoane care încalcă sistematic regulile circulației rutiere. Acest fapt reiese și din datele obținute de către diferiți cercetători [3, p. 5; 4, p. 20; 5, p. 32].

În literatura de specialitate persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt atribuite la categoria infractorilor care au comis infracțiuni din imprudență. Persistă opinia că acestea sunt persoane social-integrate, cărora nu le sunt caracteristice deficiențe ale conștiinței juridice sau morale. În acest context, P. Daghel constată că subiectul infracțiunii din imprudență nu conștientizează caracterul social-periculos al faptei sale. El nu numai că nu dorește (sau nu admite) cauzarea unui prejudiciu societății, dar nici nu prevede posibilitatea cauzării unui asemenea prejudiciu, fie că este convins în prevenirea lui. Astfel, dacă subiecții infracțiunilor comise cu intenție își contrapun voința sa intereselor societății, atunci cauza social-psihologică a infracțiunilor din imprudență este neatenția și iresponsabilitatea [6].



Sunt exprimate și opinii, potrivit cărora persoanele vinovate de comiterea unor accidente rutiere fac parte din categoria infractorilor situaționali, care sunt integrați sau pot fi ușor integrați în societate [7; 8].

Criminologul rus Iu. Antonean a evidențiat două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni din imprudență. La prima categorie comportamentul este dominat de încrederea exagerată în sine și frivolitatea, acestora fiindu-le caracteristice autoritarismul, bravada, caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale, cum ar fi neglijența, tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană. În acest sens, se mai menționează că în rândul persoanelor care comit infracțiuni din imprudență (inclusiv persoanele care au săvârșit infracțiuni din domeniul transportului rutier) sunt mai puține persoane cu calități tipice infractorilor. În opinia autorului, pentru persoanele care săvârșesc infracțiuni din imprudență este caracteristică o astfel de calitate cum ar fi predispoziția spre alarmare, neîncrederea în forțele proprii, predispoziția la emoții în condiții de stres și un autocontrol excesiv [9, p. 488].

În opinia noastră, calitățile personale și conștiința juridică a persoanelor implicate în accidente rutiere nu sunt suficient studiate. Trezește o anumită îndoială și caracterul incidental al accidentelor rutiere. Marea majoritate a accidentelor rutiere sunt determinate chiar de acțiunile persoanei vinovate, însă este oare accidentul

rutier un eveniment întâmplător în viața acestuia? Accidentul rutier soldat cu urmări grave nu reprezintă doar un concurs de circumstanțe nefavorabile în viața persoanei, la dispariția cărora el nu se va mai deosebi de majoritatea cetățenilor onești. Infracțiunea comisă de către acesta reprezintă o consecință firească a comportamentului său și a predispoziției de a încălca legea.

Astfel, problema privind semnificația criminologică a caracteristicilor și personalității infractorului care a comis o infracțiune din imprudență rămâne a fi una discutabilă. Potrivit concepției tradiționale, personalitatea infractorului se deosebește de cea a altor persoane prin faptul că acesta a săvârșit o infracțiune datorită viziunilor sale antisociale și atitudinii negative față de interesele publice [10, p. 69].

Savantul criminolog V. Cudreavțev a ajuns la concluzia că nu există careva calități personale specifice, prezența sau lipsa cărora determină verosimilitatea săvârșirii unei infracțiuni în domeniul transportului și, în principiu, o astfel de evoluție a evenimentelor îl poate viza pe fiecare conducător de vehicul. Există, de asemenea, un grup mare de infracțiuni comise din imprudență, față de care nu este asigurat nici un conducător de vehicul. Acesta nu intenționează să săvârșească vreă infracțiune, fiind un cetățean onest, însă situația derulează în așa mod, încât tamponează un pieton sau provoacă o coliziune cu un alt mijloc de transport, iar ca urmare survine răspunderea penală [11, p. 69-70].

O astfel de abordare prezintă o semnificație deosebită, având în vedere faptul că știința criminologică a fundamentat teoretic și a demonstrat practic că există astfel de calități ale personalității care sunt caracteristice anume persoanelor ce săvârșesc infracțiuni, de regulă intenționate [12, p. 263; 13, p. 185-187].

Vorbind despre criminalitatea imprudentă, menționăm că aceasta este destul de specifică. Astfel, nu este oportun de a cataloga, în egală măsură, persoanele care au săvârșit diferite fapte infracționale din punct de vedere al pericolului social. În acest sens, G. Avanesov consideră că, în cele mai dese cazuri, calitățile persoanelor care au săvârșit infracțiuni din imprudență nu coincid cu calitățile celor care comit infracțiuni intenționate. Prin urmare, aceasta constituie o categorie separată de persoane [12, p. 263].

Ia. Ghilinskii, de asemenea, menționează că rezultatele actuale obținute în urma studierii criminalității imprudente derogă de la cunoștințele existente în domeniul cauzalității fenomenului infracțional, deoarece pun la îndoială postulatele despre determinare și calitățile înnăscute ale personalității, inclusiv oportunitatea și eficiența pedepsei penale pentru comiterea acestei categorii de infracțiuni [14, p. 374].

Astfel, abordările științei criminologice permit de a pune la îndoială prezența unor calități social-periculoase durabile și specifice ale personalității tuturor conducătorilor de vehicule care au comis infracțiuni în domeniul transpor-



tului rutier. Însă, nu pot fi excluse complet datele calităților personalității, deoarece în comportamentul unor conducători acestea se manifestă destul de evident (de exemplu, bravada la volan, ignorarea intenționată a regulilor circulației rutiere, conștientizarea încălcării lor etc.). Totodată, în legătură cu acest fapt apare o întrebare firească legată de cauza unui astfel de comportament.

Referindu-ne la analiza criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier săvârșite din neglijență (ca modalitate a imprudenței) urmează de specificat că motivele lipsesc, deoarece ele nu sunt incluse în mecanismul săvârșirii infracțiunii. În astfel de cazuri conducătorul mijlocului de transport pur și simplu nu este atent.

În acest context, apare problema ce vizează esența atenției și dacă este posibil de a influența într-un anumit mod asupra acesteia.

Deoarece perceperea procesului formării atenției conducătorilor de vehicule în respectiva parte a cercetării noastre este una conceptuală, vom apela la psihologia generală și vom examina prevederile teoretice de bază despre natura acestei componente a activității psihice a persoanei.

Unii autori constată că atenția este un sistem de reacții ale organismului care aduc corpul în poziția și starea necesară și îl pregătesc pentru activitatea ce urmează... [15, p. 162]

Este cunoscut faptul că experiența este rezultatul interacțiunii persoanei cu mediul extern, în procesul căruia se deschid relațiile

necesare, calitățile, legitățile fenomenelor, sunt identificate și verificate metodele și mijloacele oportune de activitate [16, p. 321].

Aceasta presupune că, cu cât mai frecvent conducătorul de vehicul se află în procesul interacțiunii cu domeniul transportului rutier, cu atât mai dezvoltate sunt abilitățile de a conduce mijlocul de transport și, prin urmare, concentrarea atenției asupra elementelor necesare ale domeniului respectiv.

Totodată, profilul autoturismului în conștiința maselor de oameni de toate vârstele nu se asociază cu o sursă de pericol sporit: pentru copii acesta este o jucărie; pentru tineri – un mijloc de bravadă și cucerire a autorității în mediul semenilor; pentru maturi – o posibilitate de a-și manifesta individualitatea sau bunăstarea, fie realizarea tendinței spre o activitate înaltă de afaceri și de mobilitate.

Astfel, specificul culturii de masă în ceea ce privește profilul autoturismului ca mijloc de distracție, autoafirmare, superioritate și dezvoltare a unei viteze înalte poartă un potențial criminogen și necesită elaborarea unor măsuri anticriminogene.

Majoritatea criminologilor care și-au consacrat cercetările problemei infracțiunilor în domeniul transportului rutier indică asupra faptului că cursurilor de conducere auto le este rezervat prea puțin timp.

Experiența și măiestria profesională reflectă abilitatea conducătorului vehiculului de a aprecia și de a prognoza evoluția situației pe traseu, de a utiliza la timp posi-

bilitățile tehnice ale vehiculului în cele mai complicate și neașteptate situații rutiere, toate acestea determinând securitatea circulației rutiere [17, p. 22].

Însă, instruirea conducătorilor auto astfel încât să aibă pregătit un program de acțiuni pentru orice situație rutieră dificilă nu este posibil. Totodată, diferite persoane posedă diverse capacități de instruire. În legătură cu acest fapt, specialiștii în domeniu propun de a forma grupe de studii, ținându-se cont de calitățile psihofiziologice ale persoanelor instruite, iar orele practice de conducere să fie elaborate în coraport cu abordarea individuală a fiecăruia [17, p. 55-70].

Este necesar de menționat că sistemul de pregătire al conducătorilor de vehicule s-a format când circulația nu se caracteriza printr-o astfel de intensitate și număr mare de vehicule, ambuteiaje și situații stresante.

Situațiile de astăzi impun conducătorilor de vehicule ca anumite deprinderi (reacții locomotorii) la situațiile extreme să fie deja formate. Aceste deprinderi de a conduce nu au fost atât de actuale anterior, deoarece s-au format într-un regim rutier mult mai lent.

Analiza cercetărilor criminologice permite de a concluziona că până la 500 km distanță parcursă conducătorul de vehicul este concentrat doar pe însușirea procedurilor de conducere a mijlocului de transport, iar altor participanți la trafic le acordă mai puțină atenție. La distanța de la 500 până la 3000 km parcursi comportamentul conducătorului de vehicul începe



treptat să corespundă condițiilor existente în trafic. După 3000 km de conducere a autovehiculului deprinderile obținute se stabilizează și șoferul poate relativ sigur să conducă mijlocul de transport. Prin urmare, este foarte dificil de a conduce în siguranță mijlocul de transport în condiții de circulație intensivă după orele practice de conducere a autoturismului prevăzute în programele de studii [18, p. 246].

Concluzii. Așa cum rezultă din exemplele aduse, deprinderile necesare de conducere sunt obținute de conducătorii de vehicule în afara instituțiilor de învățământ. Reieșind din acest fapt, apare sarcina de a fixa deprinderile necesare de conducere, care trebuie să aibă loc în condiții extreme, apropiate la maxim stării reale de pe trasee. Pe poligoanele de instruire nu este posibil de creat astfel de situații, deoarece ar pune persoana în pericol. Din aceste considerente, este necesar de identificat metode alternative de pregătire.

Abordând problema prevenirii tipului respectiv de criminalitate constatăm că în procesul instruirii conducătorilor de vehicule este important de stimulat reacțiile locomotorii necesare în cazul situațiilor extreme. Cu alte cuvinte, în procesul instruirii conducătorilor auto urmează de atras atenția asupra cultivării unor noi forme de reacție a persoanei în diverse situații critice, prin dezvoltarea reacțiilor instinctive ale persoanei. Reacțiile locomotorii necesare aduse până la automatism pot fi obținute prin acțiuni conștiente ale persoanei, dacă ele sunt repetate de mai multe ori în aceeași consecutivitate.

Referințe bibliografice

1. Borodac A., Gherman M., Maldea N. ș.a. Manual de drept penal. Chișinău, 2005, 512 p.

2. Codul penal al Republicii Moldova, art. 18, nr. 985 din 18.04.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 72-74, din 14.04.2009.

3. Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Тамбов, 2009, 37 с.

4. Белозеров Р.В. Дорожно-транспортные преступления и роль органов внутренних дел в их предупреждении. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Санкт-Петербург, 2009, 35 с.

5. Костина Л.Н. Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы: учебное (практическое) пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2013, 67 с.

6. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Москва: Юридическая литература, 1977, 144 с.

7. Воронин Ю.А. Типология личности преступников. Диссертация кандидата юридических наук. Свердловск, 1974, 185 с.

8. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Пресс, 2003. 406 с.

9. Антонян Ю.М. Криминология. Москва: Юрайт, 2013, 523 с.

10. Рябыкин Ф.К. Криминология и предупреждение преступлений. Москва, 1993, 109 с.

11. Кудрявцев В.Н. Лекции по криминологии. Москва: Юристъ, 2005, 188 с.

12. Криминология. Под ред. Аванесова Г. А.. Москва: Юнити-Дана, 2005, 496 с.

13. Аванесов Г. А. Криминология и социальная профилактика. Москва, 1980, 526 с.

14. Гилинский Я. И. Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. 2-е изд., перераб. и доп. Санкт-

Петербург: Юридический центр Пресс, 2009, 504 с.

15. Выготский Л.С. Психология. Москва: ЭКСМОПресс, 2000, 1008 с.

16. Философский словарь. Под ред. И.Т. Фролова. Изд. 6-е, перераб. и доп. Москва, 1991, 560 с.

17. Курьянова О.Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей. Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 1998, 153 с.

18. Якубенко Н.В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень: Издательство Тюменского юридического института МВД РФ, 2000, 283 с.