

UNELE REFLECȚII PRIVIND CRIMINALITATEA IMPRUDENTĂ
SOME REFLECTIONS ON IMPRUDENCE CRIME

Faigher Anatolie, *doctor în drept, lector universitar, Facultatea de Drept și Științe Sociale, Universitatea de Stat „Alec Russo” din Bălți*, Cernomoreț Sergiu, *doctor în drept, conferențiar universitar, Facultatea Transfrontalieră, Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați, România.*

The study of crime is possible as a whole, or by investigating some components. Such a component parts of crime, represent its types and are based on some features, quantitative and/or qualitative indicators. The imprudent criminality, thanks to its qualitative specificity-the form of guilt of the crimes it represents, is also individualized by some quantitative-quality aspects (the damage caused, its weight and dynamics in coral with other types of crime, etc.).

In this article we propose an analysis of some qualitative and quantitative aspects of reckless criticism, as well as of persons who commit such crimes.

Key words: *imprudence, social danger, negligence, precautionary rules.*

Unul din elemente principale ale obiectului de studiu al criminologiei, ca știință, o constituie criminalitatea, studierea căreia este impusă de elucidarea unor probleme criminologice referitoare la determinantele criminalității, organizarea procesului de prevenire și combatere a acesteia.

Esența criminalității ca și fenomen social, în opinia lui V. Bujor, este exprimată prin ansamblul a faptelor ilegale care neagă valorile sociale acceptate și promovate în societate [17, p. 30]. Noțiunea de criminalitate desemnează, la modul general, ansamblul faptelor penale comise într-un spațiu și într-o perioadă de timp determinate. Ea poate fi utilizată fie în acest sens general, fie într-un sens mai precis, pentru a desemna anumite categorii de fapte penale [5, p. 19].

Într-o altă ordine de idei, noțiunea de criminalitate se folosește în cazurile, când este vorba despre o pluralitate de infracțiuni, o totalitate statistică a acestora [11, p. 12].

Deși este un fenomen unitar, criminalitatea poate îmbrăca o diversitate considerabilă de forme de manifestare. Care poate să difere de la o crimă la alta sau de la un grup mai mic sau mai mare de crime. Formele de manifestare ale criminalității ce caracterizează grupuri mari de crime au fost identificate în criminologie drept tipuri de criminalitate.

Tipul de criminalitate constituie o formă particulară de manifestare a infracționalității într-un număr semnificativ de cazuri individuale având o trăsătură distinctivă comună. În calitate de tipuri de criminalitate distincte în criminologie se numără: criminalitatea recidivistă, criminalitatea de gen, criminalitatea violentă, criminalitatea imprudentă, etc.

Un tip de criminalitate este delimitat după o trăsătură distinctivă proprie unui ansamblu de manifestări criminale individuale. De exemplu, genul masculin al infractorului este cea caracteristică care deosebește o serie de manifestări criminale de altele; pentru criminalitatea urbană aceasta este locul manifestării unor comportamente criminale; pentru criminalitatea recidivă ea constă în persistența conduitelor criminale manifestate de unii indivizi, în timp ce în cazul criminalității imprudente, este vorba despre forma vinovăției infracțiunilor comise.

Potrivit Codului Penal al RM, se consideră că infracțiunea a fost săvârșită din imprudență dacă persoana care a comis-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 (sineîncredere exagerată), ori nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deși trebuia și putea să le prevadă (neglijența).

Criminalitatea imprudentă este o noțiune care se utilizează pentru a desemna un cumul de infracțiuni săvârșite din imprudență. În același timp, criminalitatea imprudentă presupune totalitatea infracțiunilor săvârșite din imprudență într-o anumită societate și într-un interval de timp determinat. Evident că această totalitate de infracțiuni, privită distinct de criminalitatea în ansamblu (se are în vedere noțiunea cantitativă a criminalității per ansamblu), posedă structură proprie și anumite legități specifice [1, p. 277].

Progresele științei și tehnicii oferă societății beneficiul numeroaselor mijloace menite să ușureze munca, să sporească confortul, să deschidă posibilități extraordinare de deplasare, de comunicare, cunoaștere și instruire, de recreere și agrement etc. Această evoluție favorabilă aduce însă, ca revers al medaliei, și o sporire permanentă a pericolelor la care poate fi expusă viața oamenilor. În mod firesc, persoana care trăiește în societate modernă trebuie să fie instruită la un nivel corespunzător pentru ca să poată folosi în condiții de siguranță mijloacele tehnice și tehnologia modernă și totodată, să fie educată în sensul conștientizării faptului că responsabilitatea pentru conduita sa sporește. În fine, pentru apărarea valorilor sociale împotriva acelor conduite persoanelor care ignoră sau nesocotesc regulile generale sau speciale de prudență, societatea este îndreptățită să recurgă, la nevoie, la măsuri de constrângere juridică, inclusiv cu caracter penal [2, p. 335].

Criminalitatea imprudentă constituie rezultatul indisciplinei, neatenției și lipsei de precauție a făptuitorului. Deși gradul de pericol social al infracțiunilor din imprudență este mai redus în comparație cu cel

al infracțiunilor intenționate, aceasta nu înseamnă că acelea consecințele infracțiunilor din imprudență sunt întodeauna mai puțin grave. În condițiile progresului tehnico-științific se remarcă o vădită tendință de creștere a frecvenței comiterii acestor infracțiuni. De aceea, pericolozitatea cazurilor infracțiunilor din imprudență nu trebuie subestimată.

Persoanele obligate conform funcției ocupate, meseriei practicate să respecte anumite cerințe, din nepăsare, superficialitate, ușurință, lipsă de disciplină încalcă anumite reguli, cauzând prejudicii vieții și sănătății, mediului înconjurător, economiei etc. Nersesianț V. consideră că este suficient a menționa că numărul persoanelor decedate în urma infracțiunilor din imprudență depășește numărul victimelor omorului intenționat, iar prejudiciul material produs de infracțiunile din imprudență este aproape egal cu prejudiciul material cauzat de infracțiunile intenționate [22, p. 5].

Pentru a verifica cele enunțate, propunem spre analiză unele date ale statisticii criminologice din Republica Moldova. În anul 2021, numărul persoanelor decedate în urma infracțiunilor înregistrate a constituit 436 persoane. Astfel, din totalul victimelor, aproape fiecare a doua se regăsește ca urmare a încălcării regulilor de securitate sau de exploatare a mijloacelor de transport – 43,3%. În timp ce victimele omorului intenționat constituie – 20,9%, victime ale cauzării decesului ca urmare a vătămărilor intenționate gave – 14,0%, alte cauze – 21,8% [8].

Pentru evitarea unor urmări deosebit de grave ce ar putea rezulta din atitudinea neglijentă a celor angajați sau a celor care vin în contact cu aceste domenii, pentru combaterea neglijenței, a superficialității în conduita unor anumite categorii de persoane, intervine și dreptul penal, alături de alte mijloace de prevenire și combatere, prin incriminarea unor astfel de conduite. În evoluția legislației penale a Republicii Moldova constatăm extinderea sferei de incriminare a faptelor din imprudență pe de o parte, și înăsprirea răspunderii penale pentru săvârșirea acestor infracțiuni – pe de altă parte.

Este cazul de menționat că diverse modalități de comportament imprudent creează pericol impunător (este de ajuns, în acest sens, de a ne aminti cazul avariei de la Cernobîl). Daunele materiale și fizice cauzate prin infracțiunile imprudente sînt mari. Situația precum că unei atenții limitate este supusă criminalitatea imprudentă rezultă și din faptul expunerii în cadrul indicilor statisticii oficiale a majorității infracțiunilor intenționate, la capitolul criminalitatea imprudentă fiind expusă doar informația vis-a-vis de infracțiunile în domeniul rutier și neglijența de serviciu.

Relevînd gradul prejudicial al infracțiunilor din imprudență și disonanța statistică, autorul Ion Slisarenco precizează că în anul 2017 în Republica Moldova au fost lipsite de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației rutiere - 273 de persoane, iar altele 2846 au suferit diferite vătămări ale sănătății, pe cînd datele statistice oficiale ne prezintă că în aceeași perioadă au fost înregistrate 19 cazuri de lipsire de viață din imprudență a unei persoane și 3 cazuri de lipsire de viață din imprudență a două sau mai multor persoane, precum și în 57 de cazuri persoanelor le-a fost provocată o vătămare gravă ori medie a integrității corporale sau a sănătății din imprudență [15, p. 17].

Astfel, numărul cazurilor de neglijență în serviciu înregistrate în Republica Moldova este de: 129 – în anul 2006, 109 – în anul 2007, 91 – în anul 2008, 70 – în anul 2009, 72 – în anul 2010, 72 – în anul 2011, 82 – în anul 2012, 73 – în anul 2013, 65 – în anul 2014, 88 – în anul 2015. [14, p. 5] Se constată dinamica pozitivă a infracțiunilor în cauză și ponderea substanțială în cadrul structurii generale a criminalității.

Comportamentul criminal imprudent se manifestă în diverse sfere ale vieții umane. Printre cele mai elocvente exemple pot fi menționate: exploatarea mijloacelor de transport, care constituie izvor de pericol sporit; exploatarea mașinilor, agregatelor și a altor surse staționare de pericol sporit în cadrul activității de producție; realizarea lucrărilor în domeniul construcțiilor; realizarea activităților în cadrul mediului natural, legate de pericolul poluării, intoxicării etc.; transportarea și păstrarea substanțelor radioactive; fabricarea produselor alimentare, a medicamentelor; activitatea persoanelor cu funcție de răspundere și altă activitate profesională, caracterizată prin posibilitatea survenirii unor consecințe prejudiciabile drept urmare a luării unor decizii eronate etc.

Potrivit regulii generale, infracțiunile săvârșite din imprudență sunt mai puțin periculoase decât cele săvârșite cu intenție, deoarece, în cazul imprudenței, subiectul infracțiunii nu dorește survenirea urmărilor prejudiciabile, depunând efort intelectual, moral, fizic, etc. pentru a preîntâmpina survenirea urmărilor, ori nici nu le prevede sau conștientizează acestea urmări [7, p. 170].

Frecvent sunt încălcate anumite regulamente, instrucțiuni (de exemplu: regulile de protecție a muncii, regulile de protecție contra incendiilor, regulile de păstrare a armelor de foc și a munițiilor, regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport etc.) care, cauzând urmări prejudiciabile, determină acea metamorfoză a încălcării în infracțiune [23, p. 42].

Autorul A. Cănanău a stabilit următoare legitate a criminalității imprudente în Republica Moldova - cota-parte a tuturor infracțiunilor săvârșite din imprudență în structura generală a criminalității constituie aproximativ 15-20%. În structura criminalității imprudente infracțiunile din domeniul transportului rutier (cu excepția alin. (1) și alin. (3) art. 164¹ Codul Penal al Republicii Moldova), ocupă aproximativ 75% din numărul total al infracțiunilor săvârșite din imprudență [3, p. 18].

Cu referire la perioada de timp când se comite criminalitatea imprudentă, cele mai multe accidente cu semnele infracțiunilor în transport sunt înregistrate în intervalul orelor 22:00-23:00. Sunt destul de răspândite asemenea accidente între orele 00:00-01:00, precum și la sfârșitul zilei de muncă adică în intervalul orei 17:00. La astfel de concluzii a ajuns autorul A. Corobeev, menționând că numărul infracțiunilor în domeniul transportului rutier crește în perioada întunecată a zilei [21, p. 312].

Printre caracterele sau trăsăturile specifice ale criminalității, alături de caracterul social de masă, caracterul de fenomen uman complex (biologic, psihologic și social), caracterul istorico-evolutiv, caracterul dăunător, nociv, antisocial și periculos, caracterul variat (diversitatea crimelor, varietatea acestora în legea penală), se enumeră și caracterul condițional (cauzal).

Există o multitudine de factori care contribuie la comiterea criminalității, aceștia poartă un caracter multilateral și sunt interdependenți, iar datorită noilor relații social-politice, economice și progresului tehnico-științific, se află într-o continuă evoluție. Stabilirea și cercetarea minuțioasă a acestora constituie o premisă necesară pentru întreprinderea unor măsuri adecvate de prevenire și combatere atât a criminalității în general, cât și a unor infracțiuni privite individual, cum ar fi cele săvârșite din imprudență.

Criminalitatea imprudentă implică, de regulă: atitudinea superficială și lipsită de spirit de răspundere față de studiul unor reguli speciale de comportament și obținerea unor deprinderi de aplicațiune a acestora; lipsa unei succesiuni în ceea ce privește poziția și rolurile sociale, pregătirea neadecvată a specialiștilor, a persoanelor cu funcție de răspundere, a participanților la anumite activități; denaturarea sistemului de priorități, când în schimbul funcției de serviciu, carierei etc. se aduc daune sistemului de relații sociale care asigură respectarea unor reguli speciale; aflarea subiecților infracțiunii în condiții care împiedică respectarea regulilor impuse (cerințele compromise ale mediului, oboseala drept urmare a unui regim prea sever de activitate etc.) [16, p. 320] asigurarea materială neadecvată care împiedică realizarea măsurilor eficiente vizând lichidarea cauzelor care favorizează situații periculoase; existența unor lacune legislative referitoare la reglementarea relațiilor din domeniul securității publice; realizarea neeficientă a controlului referitor la starea și modul de utilizare a mijloacelor tehnice, de semnalizare etc. [1, p. 285]

A.Cănanău consideră că în structura criminalității imprudente, infracțiunile din domeniul transportului rutier predomină, cauzalitatea acesteia este determinată de trei categorii importante de factori care, frecvent, se află într-o strânsă interdependență: accidentele datorate factorului uman; accidente datorate factorilor tehnici; accidente datorate factorilor rutieri [3, p. 54].

Accidentele datorate factorului uman, dețin o pondere covârșitoare, reprezentând circa 90% din totalul infracțiunilor în trafic. Pe primele locuri în cauzele accidentelor provocate de factorul uman se situează, în ordine descrescândă: excesul de viteză, neatenția pietonilor, depășirea neregulamentară și neasigurarea priorității de trecere, conducerea sub influența băuturilor alcoolice. Alte cauze: conducerea cu sineîncredea exagerată; nesemnalizarea la schimbarea direcției de mers; neasigurarea la trecerile de nivel cu calea ferată;

oboseala, starea maladivă; nerespectarea culorii semaforului sau a semnalelor agentului de poliție; conducerea fără permis etc.

Un exemplu, în acest sens, este cazul lui *G.D. care, la 23 august 2015, aproximativ la ora 14:00, conducând camionul model „K”, cu remorca, deplasându-se pe traseul național R-3 Chișinău-Hîncești, spre or. Hîncești, în apropierea s. F., r-nul H., la borna kilometrică 25+ metri, având în calitate de pasageri pe C.N. și A.O., neținând cont de prevederile pct. 25 alin. (1) din Regulamentul Circulației Rutiere, precum și depășind limita de viteză admisibilă pe traseu, deplasându-se cu viteza de 75 km/h, nu a manifestat prudență sporită la trafic și în rezultat a inversat camionul cu remorcă în canalul de lângă acostament, ca urmare al impactului, pasagerii C.N. i-au fost cauzate, leziuni corporale grave periculoase pentru viață care au condus la decesul acestora.*

Pe baza probelor administrate în faza de urmărire penală, G. D. a fost recunoscut vinovat și condamnat în baza art. 264 alin. (3) lit. b) CP RM [6].

Datele generalizate la nivel național cu referire la „cauzele producerii accidentelor rutiere”, prezintă următoarele rezultate pentru anul 2021: „viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” rămâne principala cauză, și constituie 35,52% din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada anului 2021, care a dus la decesul a 134 (119 (în anul 2020), +12,61%) persoane și traumatizarea altor 1028 (716 (în anul 2020), +43,53%). Analiza datelor înregistrate, cu privire la cauzele producerii accidentelor rutiere, ne reflectă o creștere cu +102,38% la accidentele rutiere ca urmare a „nerespectarea distanței dintre vehicule”. În același timp s-a înregistrat o descendență semnificativă a accidentelor rutiere, cât și a consecințelor acestora, produse ca urmare a „neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect” cu – 29,96% [9].

În primele 9 luni ale anului 2022 cauzele principale a accidentelor rutiere rămân a fi: viteza neadecvată vizibilității și condițiile situației rutiere, constituind 29,86% din numărul total al accidentelor, care a dus la decesul a 64 de persoane și traumatizarea a altor 587 persoane. La nivel național s-a intervenit în 4757 situații, în care conducătorii de vehicule au fost depistați sub influența băuturilor alcoolice, astfel înregistrând o creștere cu 2,2% comparativ cu perioada analogică a anului 2021. Din ele, 3378 cazuri au fost calificate drept infracțiuni și respectiv, 1379 contravenții. Totodată, din vina conducătorilor auto în stare de ebrietate s-au produs 238 accidente în traficul rutier, atestându-se descreștere cu - 6,67% comparativ cu perioada analogică a anului 2021, iar cele soldate cu consecințe ușoare și grave au crescut cu 9,52%, fiind înregistrate 115 cazuri, cu decesul a 16 persoane și 119 persoane traumatizate [10].

În literatura de specialitate se menționează că în calitate de condiții a săvârșirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier se evidențiază: întreținerea necorespunzătoare a drumurilor, încălcarea normativelor de siguranță ale lățimii părții carosabile, marcajelor rutiere, trecerilor de pietoni; neajunsuri ale construcției mijloacelor de transport care îngreunează conducerea, limitează câmpul vizual, stimulează oboseala conducătorului de vehicul; neutilizarea de către conducătorul de vehicul și pasagerii a utilajelor care micșorează riscul situației de accident sau a urmărilor sale grave; erori în alegerea regimului de dirijare a circulației și mijloacelor tehnice pentru aceasta (numărul și caracterul semnelor rutiere și al semafoarelor); încălcări ale normelor regimului de muncă ale conducătorilor de vehicule; nivelul scăzut al controlului asupra stării mijloacelor de transport, al drumurilor și mijloacelor tehnice de dirijare a circulației; lacunele în practica disciplinară, contravențională și juridico-penală de luptă cu încălcarea regulilor securității circulației rutiere în rezultatul cărora nu este asigurată inevitabilitatea răspunderii delincvenților, transparența, diferențierea și individualizarea acesteia [19].

În prezent, principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere rămîne a fi nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări.

Autorul S. Inșacov consideră că o particularitate a infractorului ce comite infracțiuni din imprudență este *gradul de pericol social mai redus* comparativ cu persoanele care comit infracțiuni intenționate [20, p. 88].

Specific pentru caracteristica personalității infractorului în cazul infracțiunilor comise din imprudență sunt egoismul, indiferența față de consecințele sociale ale deciziilor luate și acțiunilor întreprinse

(dacă ele se prezintă ca necesare și acceptate), atitudinea față de regulile de exploatare a surselor de pericol sporit drept formalități. De aceea, infracțiunile din imprudență nu pot fi privite doar ca rezultat al unor acțiuni neîndemânate în situația concretă creată. O mare parte a infracțiunilor comise din imprudență sînt legate de neajunsurile pregătirii profesionale, lipsei de experiență.

Circa 3/4 din infracțiunile comise din imprudență se manifestă prin forma *sineîncrederii exagerate*. Această formă de vinovăție este corelativă celei intenționate, deoarece vinovatul conștientizează însuși faptul de încălcare a normelor de precauție [1, p. 288].

Trebuie de avut în vedere faptul că *deficiențele de ordin moral-psihologic* ale personalității infractorului în cazul infracțiunilor manifestate prin forma imprudentă de vinovăție au loc pe fonul regresului stării morale a societății în ansamblu. Amoralismul și criminalitatea, după cum accentuează autorul V. Burlacov, [18, p. 45] constituie două părți ale aceleiași monede. Cu cât societatea este copleșită de amoralism, cu atît este mai ridicat nivelul de criminalitate și invers. Creșterea criminalității din imprudență în aceste condiții devine legitate. Constatarea și studiul calităților negative ale personalității permite determinarea necesităților sociale care stau la baza comiterii lor, orientările predeterminate pentru realizarea eficientă a activității profilactice.

Dacă să ne referim la categoria participanților la trafic culpabili în anul 2021, în calitate de conducători ai mijloacelor de transport, în cele mai multe cazuri ce se fac vinovați de producerea accidentelor, conducătorii de autoturisme, constituind 79,66% din numărul total de accidente în Republica Moldova.

În accidentele rutiere în calitate de victime, apar și minorii, 479 (342 – în anul 2020, +40,1%) persoane, ceea ce constituie 18,15% din numărul total de victime survenite în urma accidentelor înregistrate, din ele 17 (15 – în anul 2020, +13,3%) minori au decedat, 313 (236 – în anul 2020, +32,6%) au fost traumatizații ușor, 126 (81 – în anul 2020, +55,6%) traumatizați grav, iar 23 (10 – în anul 2020) nu a suferit careva traumatisme. Fiind înregistrată o creștere la numărul minorilor implicați, precum și a traumatismelor suportate, comparativ cu perioada analogică a anului 2020. Totodată, la capitolul producerea accidentelor rutiere din culpa minorilor, 109 persoane implicate (64 – în anul 2020, +70,3%), din ele 5 (1 – în anul 2020, +400%) minori au decedat, 50 (45 – în anul 2020, 11,1%) au fost traumatizații ușor, 38 (13 – în anul 2020, +192,3%) traumatizați grav, iar 16 (5 – în anul 2020) nu a suferit careva traumatisme [13].

În perioada a 9 luni ale anului 2022 au fost înregistrate 1664 (-10,34%) accidente în traficul rutier, în care 141 (-14,55%) persoane au decedat și 1892 (-10,88%) au fost traumatizate. Comparativ cu perioada analogică a anilor 2019–2021, evoluția înregistrează o scădere a numărului de persoane decedate în urma accidentelor rutiere.

La nivel național s-a intervenit în 4757 situații, în care conducătorii de vehicule au fost depistați sub influența băuturilor alcoolice, astfel înregistrând o creștere cu 2,2% comparativ cu perioada analogică a anului 2021. Din ele, 3378 cazuri au fost calificate drept infracțiuni și respectiv, 1379 contravenții. Totodată, din vina conducătorilor auto în stare de ebrietate s-au produs 238 accidente în traficul rutier, atestându-se descreștere cu - 6,67% comparativ cu perioada analogică a anului 2021, iar cele soldate cu consecințe ușoare și grave au crescut cu 9,52%, fiind înregistrate 115 cazuri, cu decesul a 16 persoane și 119 persoane traumatizate. Accent sporit s-a pus pe investigarea și stabilirea persoanelor care au părăsit locul accidentului rutier. Astfel, din 199 accidente rutiere cu părăsirea locului, soldate cu consecințe ușoare și grave, 12 cazuri s-au soldat cu persoane decedate, iar autorii acestora au fost stabiliți în proporție de 100% [10].

De rînd cu unele momente comune pentru activitatea de prevenire a criminalității în ansamblu, prevenirea infracțiunilor imprudente posedă anumite *particularități specifice*, determinate în mare măsură de semnele constitutive ale infracțiunilor comise din imprudență și de motivația infracțională. Evident că infracțiunile comise din imprudență nu sînt caracterizate de anumite forme și metode specifice infracțiunilor intenționate, nu le este specifică forma pregătirii ori tentativei de infracțiune, este lipsă și participația la asemenea infracțiuni. Din aceste considerente, în activitatea de prevenire a infracțiunilor comise din imprudență nu pot fi utilizate pe deplin asemenea metode precum: identificarea persoanei care pregătește comiterea infracțiunii; localizarea infracțiunii începute; identificarea grupărilor infracționale.

Măsurile de prevenire sunt orientate preponderent în cazul infracțiunilor din imprudență spre evitarea unui eventual prejudiciu, dar nu asupra unor infractori posibili.

De exemplu: X., la 20 februarie 2018, aproximativ la ora 07 și 20 minute, conducând mijlocul de transport de model „T”, cu numere de înmatriculare „X”, fiind treaz, cu permis de conducere de categoria „A, B”, se deplasa în mun. Chișinău. În timpul deplasării, ajungând în apropierea trecerii pentru pietoni din preajma imobilului nr. 14 a str. V.A., aflându-se în perimetrul de acțiune al indicatoarelor rutiere 1.20 anexa nr. 3 a Regulamentului Circulației Rutiere, anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13 mai 2009 „Trecere pentru pietoni”, n-a ținut permanent seama de împrejurări, de totalitatea factorilor ce caracterizează condițiile rutiere, n-a apreciat corect situația rutieră reală pe drum în care se afla vehiculul în momentul respectiv, prin ce a încălcat cerințele pct. 3, 45, 46 al Regulamentului Circulației Rutiere, precum și cerințele art. 22 alin. 4) din Legea nr. 131- XVI din 07.06.2007, având conform pct.pct. 2, 3 al Raportului de expertiză auto tehnică nr. 34/12/1 -R-2185 din 16.05.2018 posibilitatea tehnică de evitare a tamponării folosind frânarea, nu a adaptat o conduită corespunzătoare condițiilor de drum care iar fi garantat securitatea circulației, ca urmare a comis tamponarea pietonului V., care avea o vârstă înaintată și traversa carosabilul în apropierea marcajului rutier destinat trecerii pietonilor, de la dreapta spre dreapta relativ sensului de deplasare a automobilului de model „T”. În rezultatul impactului, pietonului V. i-au fost cauzate, conform concluziei raportului de expertiză judiciară, vătămări corporale care au dus la deces.

Fapta constatată în sarcina inculpatului X., a fost calificată în temeiul art. 264 alin. (3) lit. b) CP RM, după indici calificativi „încălcarea regulilor de securitate a circulației, de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcarea ce a cauzat din imprudență decesul unei persoane” [4].

Este evident că măsurile de prevenire a infracționalității imprudente depășește vădit limitele cadrului normativ cu caracter juridico-penal, avînd în vedere ideea comiterii acestor încălcări în diferite ramuri ale vieții sociale. În acest context, legiuitorul califică unele fapte drept infracțiuni grație urmărilor prejudiciabile. În cadrul activității de prevenire a infracțiunilor din imprudență, o deosebită semnificație o are activitatea orientată spre ridicarea conștiinței sociale și de drept, a disciplinei morale și de serviciu. Deci organizarea orientării profesionale și selectarea specialiștilor trebuie bazată pe anumite aptitudini profesionale, care, la rîndul lor, se inițiază pe anumite calități psihologice și fiziologice.

În opinia lui M. Bîrgău, nu sînt lipsite de importanță următoarele măsurile de prevenire a criminalității imprudente, care pot fi reflectate generalizator în următoarele: perfecționarea tehnică a mijlocului de comitere a infracțiunii și ridicarea siguranței acestuia; realizarea măsurilor eficiente de control asupra modului de utilizare a diferitelor mijloace și diagnosticarea acestora; neutralizarea factorilor prejudiciabili specifici complexelor tehnice și minimalizarea unui eventual prejudiciu; reglementarea relațiilor din domeniul securității și perfecționarea continuă a normelor din aceste domenii; interzicerea accesului unor persoane străine asupra mijloacelor cu pericol social sporit, care nu au cunoștințe speciale în domeniu, etc. [1, p. 293].

Concluzionînd cele relatate, considerăm că criminalitatea imprudentă în Republica Moldova reprezintă un fenomen social juridic prejudiciabil care cuprinde totalitatea infracțiunilor săvârșite din imprudență în ambele sale forme, ce se caracterizează prin indicii calitativi și cantitativi specifici, fapt care impune măsuri de prevenire și combatere adecvate acestui tip de criminalitate.

Bibliografie:

1. Bîrgău, M. *Criminologie*, Ed. a 2-a rev. și compl. - Chișinău: „Print-Caro” SRL, 2010.
2. Brînză S.; Stati, V. *Tratat de drept penal. Partea specială*. Vol. I. - Chișinău, 2015;
3. Cananău, A. *Analiza criminologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier*, - Chișinău, 2018, teza de doctor în drept, disponibil: http://www.cnaa.md/files/theses/2018/53974/alexandru_cananau_thesis.pdf;
4. *Cauza penală nr. 1ra-368/2017*, disponibil //http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
5. Cioclei, V. *Manual de criminologie*. Ediția a 6. - București: Ed. C.H. Beck, 2016.
6. *Decizia Curții Supreme de Justiție din 06.05.2020, cauza penală nr. 1ra 783/2020*
7. Faigher, A.; Nastas, A.; Cernomoreț, S. *Unele reflecții privind trăsăturile infractorului recidivist din Republica Moldova*. În: *Materialele Colloquia Professorum cu genericul „Tradiție și inovare în cercetarea științifică”* Ediția a X-a,

USARB, - Bălți, 8 octombrie 2021;

8. https://statistica.gov.md/ro/nivelul-infractionalitatii-in-republica-moldova-in-anul-2021-9478_49944.html

9. <https://www.politia.md/ro/advanced-page-type/rapoarte-si-evaluari?page=1>

10. https://www.politia.md/sites/default/files/raport_activitate_9_luni_2022.pdf

11. Larii, Iu. *Criminologie*. - Chișinău, 2004.

12. Bîrgău, M.; Nastas, A. *Criminologie (tratat)*. - Chișinău, 2022.

13. *Nota informativă cu privire la situația accidentală pentru perioada 01.01.2021-31.12.2021*. În: www.politia.md

14. Serbinov, Ig. *Răspunderea penală pentru neglijență în serviciu*. - Chișinău, 2018.

15. Slisarenco, I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier*. - Chișinău, 2019, teza de doctor în drept, disponibil: http://www.cnaa.md/files/theses/2019/54919/ion_slisarenco_abstract.pdf

16. Timotin, L. *Factori generatori ai infracțiunilor din imprudență*, În: *Analele științifice ale Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI, Ediția a X-a, p. 230 Științe socio-umane*, disponibil: https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/Factorii%20generatori%20ai%20infracțiuni%20din%20imprudenta%20.pdf;

17. Бужор, В. *О сущности преступности*. - Кишинэу, 1998.

18. Бурлаков, В.Н. *Криминогенная личность и индивидуальное предупреждение преступлений: проблемы моделирования*. - СПб, 1998.

19. Галахова, В. *Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений*. - Москва, Издательско-торговая корпорация «Дашков и К0» 2003, с. 71

20. Иншаков, С.М. *Криминология: Учебник*. - Москва, 2000.

21. Коробеев, А.И. *Транспортные преступления*. - Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003;

22. Нерсесянц, В. *Неосторожные преступления*. - Красноярск, 1991, с. 6; Нуртаев, Р. *Борьба с неосторожными видами преступлений*. - Алма Ата: Наука Казахской ССР, 1990.

23. *Уголовное право. Общая часть*. Под ред. Б.В. Здравомыслова, Ю.А. Красикова и А.И. Рарога. Москва: Манускрипт, 1994, р.158; Рарог, А.И. *Субъективная сторона и квалификация преступлений*. - Москва: ООО Профобразование, 2001.