

Anatolie CANANĂU,

doctorand, lector universitar

al Catedrei „Drept polițienesc” a Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI

PREVENIREA INDIVIDUALĂ A INFRAȚIUNILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

REZUMAT

În articol sunt reflectate direcțiile de perfecționare a prevenirii individuale a infracțiunilor din domeniul transportului rutier. Potrivit autorului, prevenirea individuală a infracțiunilor este, în primul rând, influența asupra unor persoane concrete predispuse să săvârșească unele fapte ilegale, precum și asupra mediului lor social. Printre metodele prevenirii infracțiunilor sunt evidențiate metodele convingerii și constrângerii. În contextul condițiilor de obținere a permisului de conducere, se propune implementarea sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină dreptul de conducere a automobilului.

Cuvinte-cheie: prevenire individuală, criminalitate în domeniul transportului rutier, circulație rutieră, conducător de vehicul, permis de conducere, testare psihologică etc.

INDIVIDUAL PREVENTION OF ROAD TRAFFIC OFFENCES

SUMMARY

The directions for improvement of individual prevention of road traffic offences are reflected in this article. According to the author, individual prevention of offences is first of all the influence on specific people predisposed to commit illegal actions, as well as on their social environment. Methods of crime prevention also include methods of persuasion and constraint. Under the conditions for obtaining of driving license, a psychological testing system for persons wishing to obtain the right to drive a car has been proposed.

Keywords: individual prevention, road traffic offences, road traffic, vehicle driver, driving license, psychological testing etc.

Introducere. Un loc important în sistemul prevenirii infracțiunilor îl ocupă prevenirea individuală, care constă în aplicarea unor măsuri sociale generale, special-criminologice și de altă natură în privința unor anumite persoane cu scopul preîntâmpinării comiterii infracțiunii [1, p. 113].

Viziunile, motivele, sistemul orientărilor valorice ale personalității pot deveni repere de bază pentru aplicarea influenței preventive asupra persoanei în cazul în care aceste elemente s-au manifestat în comportamentul ei antisocial.

Astfel, prevenirea individuală a infracțiunilor este, în primul rând, influența asupra unor persoane concrete predispuse să săvârșească unele fapte ilegale, precum și asupra mediului lor social [2, p. 451]. Tipul respectiv de activitate preventivă reprezintă o activitate bine orientată și sistematică cu o persoană concretă și antrajul său apropiat. Drept obiect al unei astfel de preveniri îl reprezintă persoanele cu un risc criminal sporit, comportamentul cărora poartă deja un caracter ilegal sau antisocial. În sistemul examinat urmează a fi supuși unei influențări preventive

persoanele care anterior au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sau contravenții administrative în domeniul circulației rutiere.

Rezultate și discuții. Printre metodele prevenirii infracțiunilor sânt evidențiate metodele convingerii și a constrângerii.

Convingerea reprezintă un complex de măsuri explicative realizate în scopul modificării orientării antisociale a personalității. În domeniul examinat formele de bază ale realizării convingerii sânt discuțiile individuale și colective, explicarea cerințelor regulilor circulației rutiere, precum și pericolul pe care îl prezintă nerespectarea cerințelor regulamentare existente în domeniu atât pentru contravenient cât și pentru alte persoane.

Metoda convingerii în profilaxia accidentelor rutiere este utilizată în special de către diferite formațiuni și organizații obștești. Crearea unui parteneriat viabil între toate grupurile-cheie din societate, mediul guvernamental, privat și nonguvernamental, având un anumit interes în îmbunătățirea siguranței rutiere, este o schemă care a fost testată și funcționează în multe țări din UE și extracomunitare. Acest parteneriat devine punctul focal pentru interesul în intervențiile de siguranță rutieră, în cadrul căruia partenerii colaborează în proiecte de siguranță rutieră și acționează în domeniu (legislația, cercetări, îmbunătățirii majore a infrastructurii rutiere, analizelor bazei de date a accidentelor etc.). În Republica Moldova există mai multe formațiuni neguvernamentale și necomerciale scopul cărora este realizarea unor măsuri de prevenire a accidentelor la traseu (de ex. Automobil Club din Moldova).

Metoda constrângerii constă în aplicarea diferitor măsuri juridice de influențare prevăzute de legislația în vigoare. În scopul asigurării securității circulației rutiere, astfel de măsuri de influențare sânt realizate sub formă de pedeapsă penală inclusiv privare de libertate pe un anumit termen pentru o infracțiune în domeniul transportului rutier, privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un anumit termen, precum și răspunderea civilă pentru paguba materială produsă în urma unui accident rutier. Metoda în cauză are rolul de a desfășura prevenirea generală și cea individuală. Prevenirea generală constă, în primul rând, în faptul că însăși prezența măsurilor de pedeapsă pentru încălcarea regulilor de circulație impune participanții la trafic să respecte regulile în cauză. Prevenirea individuală se exprimă prin aplicarea față de un anumit delincvent a unor măsuri coercitive concrete în urma cărora persoana vinovată nu doar poartă răspundere juridică pentru delictul săvârșit, dar mai este diminuată sau înlăturată verosimilitatea încălcării de către acesta a prevederilor legale în domeniul respectiv.

Cel mai înalt efect preventiv îl au astfel de sancțiuni cum ar fi pedeapsa cu închisoare pe un anumit termen pentru o infracțiune în domeniul transportului rutier, iar pentru o contravenție lipsirea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un anumit termen. Prin aceste măsuri este creat în mod obiectiv un obstacol pentru conducerea de mai departe a mijlocului de transport iar prin urmare și pentru încălcarea de către conducătorii de vehicule a regulilor circulației rutiere.

Nu este simplu de a-i determina pe conducătorii de vehicule să nu încalce sau să încalce mai rar regulile de circulație doar prin măsuri de profilaxie. În acest

sens se impune o abordare complexă cu eliminarea sau neutralizarea factorilor determinanți ai comportamentului deviant. În doctrina criminologică sânt descrise mai multe măsuri eficiente realizarea cărora ridică nivelul securității circulației rutiere [3, p. 78].

Un obiect specific al prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier este *conducătorul de vehicul*. Specificul său constă în faptul că acesta este persoana comportamentul căreia este mijlocit de către mijlocul de transport, iar în procesul interacțiunii în trafic poate conduce fie la evitarea unei situații periculoase, fie la accident rutier.

Importanța conținutului reacției persoanei, care conduce vehiculul, în situația înainte de accident și cea de accident este recunoscută și de către cercetătorii care, în structura complexului de determinante al infracțiunilor în domeniul transportului rutier, acordă o atenție sporită personalității infractorului.

Astfel, unii autori evidențiază următoarele elemente structurale în evoluția situației rutiere:

- 1) etapa inițială, dezvoltarea accidentului;
- 2) etapa incipientă;
- 3) apariția situației periculoase;
- 4) reacționarea adecvată a sistemului „vehicul – conducător al vehiculului – mediu”;
- 5) situația de accident cu etape dirijabile și nedirijabile de evoluție;
- 6) accidentul rutier propriu-zis;
- 7) urmările accidentului rutier [4, p. 22].

După cum observăm, în structura situației rutiere sunt evidențiate două etape, de care depind evitarea sau survenirea consecințelor și caracterul acestora: numărul 4 și numărul 5. Respectivele etape se caracterizează printr-un deficit de timp și posibilități limitate ale persoanei de a dirija evenimentele în derulare. Anume la această etapă un rol important de prevenire îl are reacția instinctivă a conducătorului de vehicul, care ar fi una corectă din punct de vedere al securității circulației rutiere.

Modelarea unor reacții instinctive necesare posedă un potențial semnificativ de prevenție, completând studierea regulilor circulației rutiere, interdicțiilor legale, precum și conținutul baremului de apreciere în privința încălcărilor regulilor de securitate a circulației rutiere.

Pentru a dezvolta reacțiile locomotorii necesare în timpul instruirii conducătorilor auto, este necesar de a modela situații extreme tipice, aducând reacțiile locomotorii până la automatism.

Desigur, pe autodrumuri nu pot fi create artificial situații de accident, deoarece apare pericolul real pentru viața și sănătatea oamenilor. Însă o astfel de posibilitate este reală dacă, pentru dezvoltarea reacțiilor locomotorii necesare, vom apela la tehnologiile computerizate.

Astfel, în scopul asigurării securității transportului rutier în Republica Moldova este necesar de a elabora o programă computerizată, care ar imita circulația rutieră, incluzând situațiile cu pericol de accident. Pentru dezvoltarea reacțiilor locomotorii necesare programa trebuie să corespundă anumitor cerințe.

În primul rând ea trebuie să permită imitarea cât mai reală a mijlocului de transport. În caz contrar reacțiile locomotorii nu se vor dezvolta. De aceea claviatura obișnuită sau joystick-ul nu vor fi utile. În procesul instruirii trebuie să fie utilizat volanul, pedalele și cutia de viteze, ar fi de dorit și un scaun de automobil.

În al doilea rând, deoarece diverse caracteristici tehnice ale vehiculului solicită de la conducătorul vehiculului diverse reacții locomotorii (de ex., puterea motorului, tracțiune din față sau spate, volanul amplasat în stânga sau în dreapta etc.), programa trebuie să țină cont de variantele de imitare a caracteristicilor mijlocului de transport, orientându-se după mijlocul de transport pe care îl va conduce persoana instruită.

La elaborarea programei este necesar de utilizat situații tipice din trafic cu includerea factorilor principali și secundari, pe care persoana instruită trebuie să le perceapă la timp, să stabilească prioritățile și să aleagă varianta optimă de comportament în condițiile deficitului de timp, orientându-se la caracteristicile tehnice ale autovehiculului său. Condițiile pot prevedea soluționarea unor sarcini în condițiile imitării diferitor defecțiuni ale autovehiculului, de dorit cu însoțirea efectelor sonore (semnale sonore ale mijloacelor de transport, sunetul telefonului etc.).

În cele din urmă, este necesar de modelat situații extreme, cu potențial sporit de tamponare a pietonului, fie a altui mijloc de transport. De exemplu, încălcarea de către alt participant la trafic a regulilor circulației rutiere cum ar fi ieșirea pe sensul opus de circulație, apariția neașteptată a unui copil pe carosabil, pană de cauciuc, trecerea peste o fâșie de zăpadă într-un flux intens de transport, ghețuș etc.

Programa, fără îndoială, trebuie să fie creată ținând cont de realizările tehnicii informatice, să fie perceptibilă din punct de vedere grafic, imitând la maxim realitatea înconjurătoare fiind totodată creată cu participarea unor consultanți din rândul conducătorilor de vehicule profesioniști precum și a funcționarilor poliției patrule.

Considerăm că această programă nu trebuie să fie în vânzare liberă, deoarece utilizarea ei în afara aparatului necesar fie fără scopul instruirii în vederea unui mod de conducere în siguranță a vehiculului poate dezvolta reacții instinctive incorecte cu toate consecințele negative.

Trecerea cu succes a unui set de situații din această programă trebuie să devină o condiție pentru primirea permisului de conducere. Ca rezultat pozitiv trebuie apreciat supraviețuirea participanților la trafic și cauzarea unei pagube materiale minime. Un astfel de deznodământ trebuie să se manifeste constant în câteva situații similare. Acest fapt va demonstra că persoana a trecut instruirea și a dezvoltat reacțiile locomotorii necesare, de asemenea își și focusează corect atenția asupra elementelor situației rutiere și prognozează corect evoluția evenimentelor.

Astfel, complexul informațional pentru formarea și dezvoltarea deprinderilor necesare de conducere a vehiculului trebuie să corespundă următoarelor cerințe:

1. să permită imitarea exactă a conducerii vehiculului;
2. să imite caracteristicile tehnice ale diferitor vehicule;
3. să utilizeze situații rutiere tipice și cu pericol sporit;

4. să fie un test obligatoriu în cadrul susținerii examenului de obținere a permisului de conducere sau la schimbarea permiselor cu termenul expirat.

În contextul condițiilor de obținere a permisului de conducere propunem și implementarea sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină permis de conducere.

Astfel, în scopul prevenirii unor infracțiuni în domeniul transportului rutier considerăm că ar fi oportun de a introduce unele completări în *Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier* [5] pentru persoanele care solicită examinarea în vederea obținerii permisului de conducere și anume capitolul IV „Condiții de admitere la examen și documentarea cu permis de conducere” de completat pct. 10 cu lit. f) cu următorul conținut:

f) adeverința privind susținerea testului psihologic în vederea corespunderii calităților unui conducător de vehicul sigur și stabilirea predispoziției la comiterea unor accidente rutiere și certificatul de modelul stabilit privind aptitudinea de a conduce mijloace de transport de o anumită categorie”.

În acest sens este necesar de a include în practică susținerea unui test psihologic special, care ar permite de a determina predispoziția persoanei de a comite accidente rutiere, fie incapacitatea persoanei de a preveni careva accidente rutiere. Prin analogie cu profilul psihologic al persoanelor condamnate în baza art. 264 CP al RM cetățenii, pe lângă cunoștințele teoretice și aptitudinile practice ale regulilor circulației rutiere, vor trebui să confirme și capacitatea de a conduce mijlocul de transport în condiții sigure.

În cazul dacă profilurile psihologice ale categoriilor respective vor coincide, atunci urmează de refuzat eliberarea permiselor de conducere. O atenție sporită necesită a fi acordată persoanelor care, după particularitățile lor social-demografice, se aseamănă cu persoanele condamnate pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier, deoarece acesta reprezintă cel mai predispus grup de a încălca regulile circulației rutiere.

Următoarea problemă care necesită soluționare în cadrul acțiunilor de prevenire individuală este comportamentul frivol în traficul rutier, care este constatat de către instanțele de judecată în aproximativ 30% din cazurile săvârșirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier [6, p. 47].

În acest sens, considerăm că sânt oportune propunerile privind măsurile de actualizare a urmărilor accidentelor rutiere în conștiința participanților la traficul rutier [7, p. 474-480].

De pe pozițiile teoretice ale dreptului penal precum și ale psihologiei intraspective și filosofiei conștiinței, momentul intelectual este caracterizat ca fiind de fapt negativ, iar cel volitiv – total negativ. Acest fapt presupune că conducătorul de vehicul care are un comportament frivol, nu conștientizează pericolul social al circulației rutiere, deși deseori conștientizează faptul încălcării regulilor de circulație (conștientizarea ilegalității contravenționale). În afară de aceasta conducătorul mijlocului de transport în astfel de situație practic nu prevede parametrii urmărilor verosimile, inclusiv și a caracterului lor social-periculos. Anume această particularitate a activității conștiente și volitive permit individului să-și aprecieze

comportamentul ca fiind admisibil.

Statul și societatea, în condițiile nivelului actual de dezvoltare tehnico-științifică, nu este în stare să influențeze asupra conștiinței conducătorilor de autovehicule în momentul când aceștia intenționează să încalce regulile circulației rutiere sau încep respectivele acțiuni (inacțiuni) conștientizate.

Un rol major în creșterea siguranței rutiere îl are media, care deocamdată, joacă cartea audienței și nu cea educațională. Modul de prezentare a unor știri cu accidente rutiere caută senzaționalul și nu are un rol educativ, de multe ori mesajul nefiind unul constructiv. Cu alte cuvinte, știrile senzaționale care redau accidente grave din trafic nu urmăresc un unghi de prezentare din prisma siguranței rutiere și promovează teribilismul sau opulența.

Prezentarea frecventă, în fiecare buletin de știri, a oricărui accident rutier soldat cu decese face ca impactul mesajului să nu mai fie atât de puternic pe termen lung. În plus, unghiurile de abordare (tineri teribiliști, bolizi puternici etc.) sunt alte cauze care îndepărtează privitorul de mesajul corect: cel al siguranței rutiere.

Din aceste considerente apare necesitatea de a influența conștiința conducătorilor de autovehicule până la momentul când aceștia vor încălca regulile circulației rutiere. Totodată în conștiința conducătorilor de vehicule trebuie să fie implantate relațiile directe între încălcarea regulilor circulației rutiere și consecințele nedorite pentru conducătorul de vehicul.

În context, urmează de vorbit despre necesitatea influențării comune a statului și societății asupra participanților la traficul rutier în scopul formării unor stereotipuri sociale importante ale culturii în transport și al ridicării conștiinței juridice. Situația se agravează din cauza nihilismului juridic general, atitudinii indifferente față de eventuale urmări negative ale accidentelor rutiere, lipsa înțelegerii adecvate de către participanții la traficul rutier a cauzelor apariției accidentelor rutiere, implicării insuficiente a populației în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere. În acest sens este necesară o elaborare și implementare în viață a măsurilor de influențare a personalității participanților la traficul rutier. O importanță deosebită urmează a fi acordată formării morale a personalității și a corectării defectelor care contribuie la încălcarea regulilor de securitate cum ar fi încrederea exagerată în sine, supraaprecierea propriilor posibilități, iresponsabilitatea etc.

Așadar, comportamentul ilegal în trafic poate fi diminuat prin prevenirea generală și specială a celor mai criminogene și victimogene grupuri cu ajutorul reclamei sociale, prezentate prin intermediul mass-mediei sau pentru un anumit auditoriu.

Direcțiile de bază ale reclamei sociale trebuie să devină:

1. actualizarea urmărilor accidentelor rutiere prin demonstrarea consecințelor și stabilirea legăturii cauzale între comportamentul ilegal al participanților la trafic și decesul persoanelor cu un grad sporit de realizare a unui astfel de scenariu;
2. în cazul măsurilor privind actualizarea urmărilor accidentelor rutiere nu ar trebui pus accentul pe propria securitate, ci pe punerea în pericol a terțelor persoane, balansând la limita imaginii conducătorului-ucigaș;
3. persoanele care încalcă regulile circulației rutiere urmează să apară într-o imagine ironică, prostească, care ar știrbi din prestigiul unor astfel de modele de

comportament și directive social-psihologice de comportament.

Concluzii. Concluzionând asupra celor relatate mai sus, ținem să menționăm că în pofida vastei diversități a condițiilor care contribuie la săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a tipului respectiv de criminalitate trebuie totuși pus pe înlăturarea cauzelor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul. Este importantă nu doar formarea unei maniere și culturi de conducere a vehiculului permise de lege, dar și inocularea unor deprinderi automatizate ale reacțiilor locomotorii în condițiile unor situații de accident.

Măsurile propuse de către noi, sânt în măsură să înregistreze un rezultat mai bun în condițiile realizării lor în complex și a determinării clare a modului lor de utilizare. Nomenclatorul măsurilor respective nu este exhaustiv și poate fi completat ținând cont de tendințele în schimbare ale politicii actuale a statului.

Realizarea măsurilor propuse, fără îndoială, va necesita anumite investiții financiare din partea statului, însă rezultatele implementării acestora pot diminua numărul accidentelor rutiere în țara noastră. Indicii scăzuți în clasamentul mondial al nivelului traumatismului survenit în urma accidentelor rutiere va permite Republicii Moldova să devină mai atractivă pentru investitori, să dezvolte relații de încredere cu statele partenere, să ridice nivelul demografic, iar cel mai important să salveze viețile a zeci de cetățeni.

Referințe bibliografice

1. Larii Iu. Criminologie. Chișinău: Tipogr. „Elena VI.”, 2004, 150 p.
2. Криминология. Под ред. А.И. Долговой. Москва: Норма 2002, 848 с.
3. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Москва: Юридическая литература, 1977, 144 с.
4. Перлов С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях (процессуальные и криминологические аспекты). Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 1997, 185 с.
5. Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier. Aprobate prin Hotărârea Guvernului Nr. 1452 din 24.12.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 8-10, din 15.01.2008.
6. Кудрявцев В.Н. Лекции по криминологии. Москва: Юрист, 2005, 188 с.
7. Shikhanov V., Sirokhin A. Structure of Psychic Attitude of a Person to Careless Traffic Violations and Potential Ways of Accident Prevention. În: Журнал Сибирского Федерального университета. Серия «Гуманитарные науки». 2008. Декабрь (том 1, № 4), с. 474-480.