

**MINISTERUL AFACERILOR INTERNE AL REPUBLICII MOLDOVA
ACADEMIA „ȘTEFAN CEL MARE”**

**Cu titlu de manuscris
CZU: 343.346 (043.3)**

LUCHIN LILIAN

METODICA INVESTIGĂRII ACCIDENTELOR RUTIERE

**SPECIALITATEA 554.04 – CRIMINALISTICĂ, EXPERTIZĂ JUDICIARĂ,
INVESTIGAȚII OPERATIVE**

TEZĂ DE DOCTOR ÎN DREPT

Conducător științific:

ODAGIU Iurie,
conferențiar universitar,
doctor în drept

Autorul:

LUCHIN Lilian

Chișinău, 2018

© LUCHIN LILIAN, 2018

CUPRINS

FOAIA PRIVIND DREPTUL DE AUTOR.....	2
ADNOTARE (română, engleză, rusă).....	5
LISTA ABREVIERILOR.....	8
INTRODUCERE.....	9
1. ANALIZA SITUAȚIEI ÎN DOMENIUL INVESTIGĂRII ACCIDENTELOR RUTIERE	
1.1. Cercetarea publicațiilor științifice în domeniul investigării accidentelor rutiere editate în R. Moldova.....	17
1.2. Reflecții despre investigarea accidentelor rutiere în doctrina altor state.....	22
1.3. Scopul și obiectivele tezei prin prisma analizei problemelor identificate în urma cercetării accidentelor rutiere în R. Moldova.....	32
1.4. Concluzii la capitolul 1.....	40
2. ACTUALITATEA ȘI TENDINȚELE MODERNE ÎN INVESTIGAREA ȘI PREVENIREA INFRAȚIUNILOR DIN DOMENIUL CIRCULAȚIEI RUTIERE	
2.1. Caracteristica criminalistică a infracțiunilor din domeniul circulației rutiere.....	42
2.2. Organizarea și planificarea procesului de cercetare a accidentelor rutiere în R. Moldova.....	55
2.3. Implementarea metodelor și mijloacelor tehnico-științifice la cercetarea accidentelor rutiere.....	63
2.4. Concluzii la capitolul 2.....	74
3. TEHNICI ȘI PARTICULARITĂȚI PRIVIND ACȚIUNILE DE URMĂRIRE PENALĂ ÎN CAZURILE CERCETĂRII ACCIDENTELOR RUTIERE	
3.1. Recomandări științifice și particularități ale cercetării la fața locului în cazul investigării accidentelor rutiere.....	77
3.2. Viziuni doctrinare și practice privind stabilirea circumstanțelor accidentului de circulație rutieră în cadrul audierii.....	98
3.3. Experimentul, reconstituirea faptei și verificarea declarațiilor în cadrul urmăririi penale la cercetarea accidentelor rutiere.....	115
3.4. Constatări tehnico-științifice și expertize judiciare efectuate cu ocazia cercetării accidentelor rutiere.....	130

3.5. Rolul organelor de urmărire penală și al instituțiilor de expertiză în prevenirea accidentelor rutiere.....	144
3.6. Concluzii la capitolul 3.....	155
CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI.....	159
BIBLIOGRAFIE.....	163
ANEXE	
Anexa 1. Figuri și tabele privind analiza accidentelor rutiere în R. Moldova.....	176
Anexa 2. Imagini ale proceselor-verbale, schițelor și planșelor fotografice din dosarele examine.....	182
Anexa 3. Ancheta sociologică în privința determinării complexității problemei și lacunelor privind investigarea accidentelor rutiere.....	208
Anexa 4. Act de implementare.....	211
DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII.....	214
CV-UL AUTORULUI.....	215

ADNOTARE

Lilian Luchin „Metodica investigării accidentelor rutiere”, teză de doctor în drept la **specialitatea 554.04 – Criminalistică, expertiză judiciară, investigații operative, Chișinău, 2017.**

Teza cuprinde: introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 217 de titluri, 175 de pagini text de bază. Rezultatele obținute sunt publicate în 9 lucrări științifice.

Cuvinte-cheie: investigare criminalistică, accidente rutiere, situații tipice, versiune, probă, acțiuni inițiale și ulterioare de urmărire penală.

Domeniul de studiu: studiul științific a fost axat pe domeniul criminalisticii, atenția fiind acordată particularităților de investigare criminalistică a accidentelor rutiere.

Scopul și obiectivele lucrării. Scopul determinant al lucrării constă în elaborarea metodicii criminalistice și a recomandărilor practice la investigarea accidentelor rutiere precum și identificarea lacunelor în legislația de profil și înaintarea propunerilor de rigoare, determinând ulterior creșterea eficacității cercetării și prevenirii accidentelor rutiere în baza analizei practicii judiciare. Obiectivele acestui studiu îl constituie doctrina națională în aspect procesual-penal și criminalistic de investigare a accidentelor rutiere, precum și a unor recomandări, procedee, mijloace specifice de eficientizare a acestor cercetări.

Noutatea și originalitatea științifică. Problema științifică soluționată rezidă în elaborarea unor tactici de investigare a accidentelor rutiere privind elucidarea problemelor existente atât la nivel teoretic cât și practic, prin elaborarea propunerilor, care completează cercetările anterioare efectuate de alți savanți în domeniu în aspect procesual, organizațional, tactic și metodic reflectând esența procesului de cercetare a accidentelor rutiere.

Semnificația teoretică. Sub aspect teoretic, prezenta teza constituie o abordare a opiniilor și propunerilor controversate expuse în literatura de specialitate din Republica Moldova și din străinătate, cu referire, în general, la analiza și aprecierea stării actuale a practicii de valorificare a impactului accidentelor rutiere, a aspectului tactic criminalistic și procesual-penal ce reglementează activitățile în cauză, elaborarea propunerilor orientate spre îmbunătățirea și perfecționarea acestor aspecte.

Valoarea aplicativă a lucrării. Importanța aplicativă rezidă în redarea unor concepții, soluții, propuneri vizavi de aspectul procesual-penal și criminalistic al problematicii supuse studiului.

Implementarea rezultatelor științifice. Rezultatele obținute pot fi utilizate de profesori în procesul instructiv-didactic în cadrul instituțiilor de învățământ cu profil juridic, precum și de specialiștii practicieni implicați în combaterea și descoperirea infracțiunilor.

ANNOTATION

Lilian Luchin “Methodology of road accidents investigation”, PhD thesis in law specialty 554.04 - Forensic, judicial expertise, operative investigations, Chisinau, 2017

The thesis includes: introduction, three chapters, general conclusions and recommendations, the bibliography of 217 titles, 175 basic text pages. The obtained results are published in 9 scientific papers.

Keywords: forensic investigation, road accidents, typical situations, version, evidence, initial actions and subsequent criminal prosecution.

Field of study: the scientific study focused on the field of forensics, focusing on the particularities of forensic investigation of road accidents.

Purpose and objectives of the paper. The decisive purpose of the paper is the development of forensic methodology and practical recommendations for the investigation of road accidents as well as the identification of shortcomings in the relevant legislation and the submission of rigorous proposals, subsequently increasing the effectiveness of road accident research and prevention based on the analysis of judicial practice. The objectives of this study constitutes the national doctrine in the criminal procedure and forensic aspects of investigating road accidents, as well as some recommendations, procedures and specific means for making these researches more efficient.

Novelty and scientific originality. The solved scientific problem lies in the development of road accident investigation tactics to elucidate the existing problems both at the theoretical and practical levels, by elaborating the proposals, which complements the previous researches made by other scholars in the field of procedural, organizational, tactical and methodological aspects reflecting the essence of the road accident research process.

Theoretical significance. Theoretically, this thesis is an approach to the controversial opinions and proposals presented in the specialty literature of the Republic of Moldova and abroad, with a general reference to the analysis and appreciation of the current state of the practice of the impact of road accidents, the tactical aspect of forensic and criminal-law procedures regulating the activities in question, elaboration of aimed proposals aimed at improving and increasing these aspects.

Applicative value of the paper. The applicative importance lies in the development of conceptions, solutions, proposals regarding the criminal-procedure and forensic aspects of the issue to be studied.

Implementation of scientific results. The obtained results can be used by teachers in the didactic process in legal education institutions, as well as by the practitioners involved in the fight against crime and discovering offenses.

АННОТАЦИЯ

Лилиан Лукин «Методология расследования дорожно-транспортных происшествий», кандидатская диссертация по специальности 554.04 - криминалистика, судебная экспертиза, оперативные расследования, Кишинэу, 2017

Диссертация включает в себя: введение, три главы, общие выводы и рекомендации, библиографию с 217 наименованиями, 175 страниц основного текста. Полученные результаты опубликованы в 9 научных статьях.

Ключевые слова: криминалистическое расследование, дорожно-транспортные происшествия, типовые ситуации, версия, доказательства, первоначальные действия и последующее уголовное преследование.

Область исследования: научное исследование сосредоточено в области криминалистики, основное внимание уделено расследованиям ДТП.

Цель и задачи работы. Решающей целью этой работы является разработка криминалистической методологии и практических рекомендаций для расследования ДТП, а также выявление недостатков в национальном законодательстве и предоставление предложений и рекомендаций, для последующего повышения эффективности исследования и профилактики ДТП на основе анализа судебной практики. Задачи данного исследования заключаются в эффективности использования конкретных средств в расследовании ДТП при уголовном, судебно-следственных процедурах.

Новизна и научная оригинальность. Научная проблема заключается в разработке тактики расследования ДТП, как на теоретическом, так и на практическом уровне путем разработки предложений, которые дополняют предыдущие исследования, сделанные другими учеными в области процедуральных, организационных, тактических и методологических аспектах, отражающие суть процесса исследования ДТП.

Теоретическая значимость. Данная работа является подходом к существующим противоречивым мнениям и предложениям, представленным в специализированной литературе Республики Молдова и за рубежом, на основе анализа и оценки нынешнего состояния ДТП.

Прикладное значение. Прикладное значение работы заключается в разработке концепций, решений, предложений по уголовно-процессуальным и криминалистическим аспектам рассматриваемого вопроса.

Внедрение научных результатов. Полученные результаты могут быть использованы и применены преподавателями при дидактическом процессе в юридических учебных заведениях, а также практическими работниками в борьбе с преступностью и раскрытии правонарушений.

LISTA ABREVIERILOR

CC – Codul civil
CE – Codul de executare
CNA – Centrul Național Anticorupție
CP al CSJ – Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție
CP – Codul penal
CPP – Codul de procedură penală
RCR – Regulamentul circulației rutiere
CSJ – Curtea Supremă de Justiție
CSI – Comunitatea Statelor Independente
FR – Federația Rusă
HG – Hotărâre de Guvern
IGP – Inspectoratul General al Poliției
STI – Serviciul tehnologii informaționale
INP – Inspectoratul Național de Patrulare
MAI – Ministerul Afacerilor Interne
MJ – Ministerul Justiției
MO – Monitorul Oficial
RM – Republica Moldova
RSSM – Republica Sovietică Socialistă Moldovenească
SUA – Statele Unite ale Americii
art. – articol
alin. – alineat
ex. – exemplu
n/î – număr de înmatriculare
a/m – automobil
min. – minute
a.p. – anul precedent
ord. – ordin
lit. – literă
nr. – număr
p. – pagină
pct. – punct

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța problemei abordate

Îmbunătățirea eficienței și a calității cercetării infracțiunilor este indisolubil legată de introducerea efectivă în activitatea organelor de drept a celor mai noi realizări ale științei și tehnicii. Crearea statului de drept și a unei societăți democratice în Republica Moldova presupune de la sine realizarea unor transformări radicale de ordin social și economic, perfecționarea legislației naționale și racordarea ei la standardele Uniunii Europene, precum și îmbunătățirea activităților organelor de aplicare a legii. Prin urmare, rolul cunoștințelor științifice a crescut semnificativ în condițiile în care Republica Moldova tinde spre reforme socio-economice, reforme juridice, și mai presus de toate, spre umanizarea justiției penale. Cu toate acestea, utilizarea cunoștințelor științifice în investigarea criminalității este la un nivel scăzut de implementare.

De-a lungul timpului, de la apariția primului mijloc de transport și până în prezent, mijloacele de transport au fost și sunt un factor esențial în dezvoltarea economică a oricărei societăți. Cu cât este mai eficient sistemul de transport cu atât dezvoltarea economică obține un ritm înalt de creștere.

În contextul asocierii Republicii Moldova la Uniunea Europeană, un rol important îi revine modernizării sectorului transporturilor, precum și sporirii securității traficului rutier.

În această ordine de idei, în luna martie a anului 2010, Republica Moldova a semnat rezoluția ONU privind declararea anilor 2011-2020 „Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere” și și-a asumat responsabilitățile ce decurg din aceasta, printre care și obiectivul de a reduce până în anul 2020 cu 50% numărul deceselor ca urmare a accidentelor de circulație rutieră.

Pornind de la stringența problemelor cu care se confruntă Republica Moldova la acest capitol, Guvernul prin Hotărârea nr.1214 din 27 decembrie 2010 a aprobat „Strategia națională pentru siguranță rutieră”, care stabilește drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă, ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, implementarea sistemelor automatizate de supraveghere și aplicare a amenzilor în traficul rutier, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național.

Obiectivul privind dezvoltarea și educarea comportamentului participanților la trafic include astfel de priorități precum respectarea regimului de viteză, utilizarea centurii de siguranță

și scaunului auto pentru copii, prevenirea conducerii sub influența alcoolului și a altor substanțe cu efecte similare, protecția celor mai vulnerabili participanți la trafic – pietoni, copii și bicicliști.

Analizând diverse tipuri de accidente rutiere, nu se poate trece cu vederea numărul mijloacelor de transport înmatriculate în ultimii zece ani în R. Moldova. Datele statistice indică un număr de mijloace de transport care, indiferent de tipul lor, au crescut considerabil, unele categorii ajungând la peste 200% [108]. Această mărire considerabilă a numărului unităților de transport și stagnarea dezvoltării infrastructurii rutiere au condus la o frecvență înaltă a accidentelor rutiere.

Potrivit analizei situației accidentare, pentru perioada 01.01.2016-31.12.2016, se atestă o diminuare a numărului de accidente rutiere în comparație cu aceeași perioadă a anului precedent. Respectiv, în perioada vizată, pe teritoriul țării au fost înregistrate **2445** (a.p. 2560; -4,49 %) accidente, în care **308** (a.p. 300; -2,67%) persoane au decedat iar altele **2904** (a.p. 3063; -5,19%) au suferit diferite traumatisme [96].

Actualitatea temei este determinată de mai mulți factori: în cadrul cercetării diferitor tipuri de accidente rutiere nu se realizează pe deplin posibilitățile expertizelor judiciare, inclusiv ale expertizei tehnice auto, lipsa recomandărilor metodice pentru angajații serviciilor competente, ceea ce conduce, deseori, la multiple cazuri de efectuare necalitativă a acțiunilor de urmărire penală și, în consecință, la interpretarea eronată a rezultatelor; reglementarea actuală a folosirii cunoștințelor speciale în procesul cercetării accidentelor rutiere nu reflectă pe deplin necesitățile stringente din practica de urmărire penală, confirmându-se prin numeroasele încălcări procesuale care apar în practica de cercetare; lipsa în literatura de specialitate a metodelor de cercetare a locului faptei elaborate de către instituțiile de expertiză, ceea ce, prin urmare influențează nivelul scăzut al calității investigării cazurilor din această categorie.

Astfel, actualitatea temei cercetate se evidențiază nu numai în aspect teoretic, ci și în practic. O atare abordare va contribui la o analiză mai aprofundată ce ține de specificul fiecărei acțiuni de urmărire penală în parte, la o planificare corectă și eficientă a acțiunilor de urmărire penală și, evident, la o rată mai înaltă de prevenire atât a accidentelor rutiere, cât și a consecințelor acestora.

Scopul și obiectivele tezei

Scopul lucrării constă în elaborarea și eficientizarea metodicii criminalistice și a recomandărilor practice destinate investigării accidentelor rutiere, precum și în identificarea lacunelor în legislație, înaintarea propunerilor de rigoare, determinând, ulterior, creșterea

eficacității cercetării și prevenirii accidentelor rutiere în baza analizei practicii judiciare și a doctrinei existente.

Obiectivele acestui studiu sunt determinate de relațiile sociale ce apar în legătură cu efectuarea de către organele de urmărire penală a investigațiilor accidentelor de circulație rutieră. Astfel, obiectul general al cercetării îl constituie doctrina națională în aspect procesual-penal și criminalistic de investigare a accidentelor rutiere, precum și unele recomandări, procedee, mijloace specifice de eficientizare a acestor cercetări. Obiectul special al cercetării îl formează legitățile ce însoțesc activitatea de organizare, pregătire și desfășurare a fiecărei acțiuni de urmărire penală, precum și activitatea de fixare procesuală și tehnico-criminalistică a rezultatelor acțiunilor indicate.

În conformitate cu scopul lucrării mi-am propus următoarele sarcini:

- analiza practicii judiciare de cercetare a accidentelor rutiere;
- definirea și analiza problemelor survenite în urma cercetării accidentelor rutiere;
- evidențierea și analiza conținutului caracteristicii criminalistice a accidentelor rutiere;
- relevarea problemelor apărute în cadrul planificării investigării accidentelor rutiere;
- stabilirea acțiunilor de urmărire penală în cadrul cărora să se implice obligatoriu și alți participanți la procesul penal;
- identificarea problemelor și propunerea soluțiilor la dispunerea și efectuarea expertizelor judiciare;
- identificarea și propunerea aspectelor de cooperare dintre organul de urmărire penală, instituțiile de expertiză și alte structuri ale statului la prevenirea accidentelor rutiere.

Ținând cont de specificul și caracterul complex al temei investigate, pentru realizarea scopurilor și obiectivelor trasate, în calitate de metode de cercetare au fost folosite metoda logică (analiză și sinteză), istorică, sistematică, dialectică etc. Cercetările întreprinse se bazează pe studierea doctrinei, legislației și practicii judiciare existente în domeniul dat, precum și a situației de fapt în domeniul circulației rutiere.

La realizarea studiului, drept punct de reper au servit legislația penală, procesual-penală, contravențională și alte acte relevante ale Republicii Moldova și ale altor state (România, Ucraina, Federația Rusă, Belarus, Polonia etc.).

Baza teoretică a investigației o constituie lucrările recunoșcuților autori în domeniu: Cârjan V., Aionițoaie C., Bercheșan V., Volonciu N., Neagu I., Ciopraga A., Butoi T., Alămoreanu S., Olteanu G., Ruiu M., Stancu E., Tăut I., Larin A., Balashov D., Averianova T., Belkin R., Gherasimov I., Sergheev N., Iablokov N., Slucevski I., Zubenko E., Zuev P., Ratnov A., Panteleev I., Porubov N., Reșneak M., Șevțov C., Șleahov A., Karneeva L., Isșenko E., Zinin

A., Domke E., Gherasimov I., etc. Dintre autorii autohtoni, lucrările cărora au stat la baza elaborării tezei, pot fi menționați: Dolea Ig., Carp S., Odagiu Iu., Roman D., Rusnac C., Larii Iu., Cojocaru R., Osoianu T., Gladchi Gh., Poalelungi M., Gheorghiuță M., Golubenco Gh., Doraș S., Onceanu V., Bejan O. etc.

Baza empirică de investigație a fost formată de:

- rezultatele sondajului efectuat în rândurile ofițerilor de urmărire penală din cadrul Direcției de Poliție mun. Chișinău în vederea constatării problemelor de cercetare a accidentelor rutiere;
- rezultatele studierii a 51 de dosare art. 264 CP RM examinate de Judecătoria sect. Ciocana, în perioada anilor 10.01.2012 - 27.12.2016.

Noutatea științifică a rezultatelor obținute

Problema științifică soluționată rezidă în elaborarea metodologiei de investigare a accidentelor rutiere privind elucidarea și soluționarea problemelor existente la nivel practic. Teza de doctor, fiind o cercetare complexă monografică în care autorul, în baza aspectelor teoretice a criminalisticii și altor științe înrudite, de asemenea în baza practicii judiciare și a rezultatelor cercetării, a elaborat propuneri care completează cercetările anterioare, efectuate de alți savanți în domeniu, în aspect procesual-penal, organizațional, tactic și metodic, privind esența procesului de cercetare a accidentelor rutiere. Totodată, autorul a sistematizat și a luat în considerare acele dificultăți și neajunsuri pe care le întâmpină ofițerii de urmărire penală, formulând un bloc de recomandări științifice și practice concepute pentru a optimiza procesul de investigare. Astfel, cu titlu de noutate științifică, rezultatele obținute în urma investigațiilor efectuate și înaintate spre susținere constau în: 1) consacrarea și aplicarea unor principii noi ce țin de planificarea activităților la investigarea accidentelor rutiere; 2) propuneri cu privire la elaborarea unui software pentru aplicarea la fixarea locului accidentului rutier; 3) soluționarea problemelor întâlnite la efectuarea acțiunilor de urmărire penală în cazurile de investigare a accidentelor rutiere; 4) identificarea și înlăturarea lacunelor întâlnite în baza studiului empiric; 5) etalarea propunerilor de *lege ferenda* orientate spre înlăturarea deficiențelor tehnico-juridice de care suferă momentan investigarea accidentelor rutiere.

Caracterul novator al rezultatelor obținute este determinat de faptul că lucrarea reprezintă încă un studiu, care conține o investigare temeinică a aspectelor procesual-penale și criminalistice ale investigării accidentelor rutiere.

Metodologia și metodele de cercetare au permis autorului să ajungă la unele rezultate inovatoare, obținute în ipoteza studiului științific realizat, constând în următoarele:

1. particularitățile conținutului caracteristicii criminalistice a accidentelor rutiere;

2. întrebuințarea pe larg a datelor caracteristicii criminalistice în strânsă corelare cu circumstanțele care urmează a fi stabilite și probate;
3. analiza planificării și organizării cercetării accidentelor rutiere în R. Moldova;
4. implementarea metodelor și mijloacelor tehnico-științifice la cercetarea accidentelor rutiere;
5. implicarea și rolul organelor de urmărire penală și a instituțiilor de expertiză în prevenirea accidentelor rutiere;
6. elaborarea unui complex de recomandări tactice cu privire la efectuarea acțiunilor de urmărire penală efectuate în cadrul cercetării accidentelor rutiere;
7. elaborarea propunerilor de implementare a programelor algoritmice de cercetare a accidentelor rutiere.

Problema științifică de importanță majoră soluționată constă în *completarea și eficientizarea* metodologiei de investigare și urmărire penală a accidentelor rutiere având ca efect optimizarea procesului de investigație, *identificarea* deficiențelor în acțiunile de urmărire penală. Studiul efectuat conduce la clarificarea pentru practicienii și doctrinariii din domeniul urmăririi penale și criminalistici a circumstanțelor care necesită a fi stabilite și dovedite, pentru a asigura eficiența urmăririi penale și realizarea reală a scopurilor acesteia, în vederea aplicării ei uniforme de către organele de urmărire penală pe întreg teritoriul statului.

Importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării

Teza constituie o abordare a opiniilor și propunerilor controversate, expuse în literatura de specialitate din Republica Moldova și din străinătate, cu referire, în general, la analiza și aprecierea stării actuale a practicii de valorificare a impactului accidentelor rutiere, a aspectului tactic criminalistic și procesual-penal ce reglementează activitățile în cauză, la elaborarea propunerilor orientate spre îmbunătățirea și perfecționarea procedurilor de investigare criminalistică a accidentelor de circulație rutieră.

În acest context, importanța teoretică constă în faptul că lucrarea reprezintă un studiu bine sistematizat și documentat cu soluții practice. Ulterior, rezultatele acestei investigații pot fi folosite în procesul perfecționării practicii de urmărire penală și practicii judiciare, la elaborarea unor manuale, suporturi didactice și metodice, ghiduri teoretico-practice, destinate nemijlocit ofițerilor de urmărire penală, procurorilor și experților judiciari, dar și în procesul de studii atât universitare, cât și postuniversitare, pentru pregătirea inițială și formarea continuă a ofițerilor de urmărire penală și specialiștilor criminaliști, studenților și masteranzilor.

Valoarea teoretico-aplicativă se confirmă și prin multitudinea de abordări și soluții propuse de autor pentru determinarea unui standard eficient și unic de investigare criminalistică a accidentelor rutiere.

Importanța aplicativă este constatată în redarea unor concepții, soluții, propuneri vizavi de aspectul procesual-penal și criminalistic al problematicii supuse studiului. Toate acestea, însoțite de o gamă amplă de spețe din practica judiciară a Republicii Moldova, pot fi luate în calcul de către ofițerii de urmărire penală și procurori în cadrul activității zilnice de investigare și combatere a accidentelor rutiere.

Aprobarea rezultatelor

Ideile de bază ale lucrării de față au fost comunicate și discutate în cadrul seminarelor metodic-științifice din cadrul Catedrei „Procedură penală și Criminalistică” a Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI al Republicii Moldova.

Principalele idei și concluzii teoretice ale investigației de față sunt reflectate în mai multe publicații, inclusiv în cadrul manifestărilor științifice și științifico-practice naționale și internaționale.

Veridicitatea concluziilor științifice elaborate în teză este asigurată prin compararea lor cu rezultatele cercetărilor altor autori, fiind coroborată cu trimiteri la prevederile legislației în vigoare și la savanții cu renume din țară și de peste hotare.

Pe tema tezei de doctorat au fost publicate 9 lucrări științifice în diverse editoriale de specialitate.

Sumarul compartimentelor tezei

Structura tezei a fost definită de subiectul, obiectul, scopul și obiectivele cercetării. Lucrarea este structurată în trei capitole, formate din treisprezece paragrafe, introducere, concluzii și recomandări, bibliografie, anexe, adnotare și lista abrevierilor.

În capitolul 1 „Analiza situației în domeniul investigării accidentelor rutiere” este efectuată analiza materialelor științifice pe tema tezei, publicate în țară și peste hotare. O atenție deosebită se acordă publicațiilor din ultimii ani. Examinarea se face în consecutivitate cronologică. Este operată o analiză comparativă a situației existente în domeniul investigării criminalistice a accidentelor rutiere cu formularea problemei de cercetare. Au fost analizate lucrările următorilor autori: Sergheev L., Gherasimov I., Panteleev I., Savkin A., Belkin P., Bîhovski I., Dulov A., Tanasevici V., Larin A.M., Karneeva L., Galkin I., Аверьянова Т.В., Белкин Р. С., Россинская Е. Р. (*Federația Rusă*); Mircea I., Ciopraga A., Iacobuță I., Stancu Em., Bercheșan V., Tăut I. (*România*); Gladchi Gh., Osoianu T., Carp S., Odagiu Iu.,

Andronache A., Orîndaş V., Dolea Ig., Golubenco Gh., Cojocaru R., Rusnac C., Gheorghîță M. (Republica Moldova).

În concluzie la analiza efectuată, se afirmă că problema ce ține de investigarea accidentelor rutiere nu este pe deplin cercetată în știința dreptului procesual-penal și nici în știința criminalistică. Nu sunt elaborate metodici eficiente de cercetare concordate cu reglementările actuale, iar organizarea sistemului de urmărire penală în acest domeniu nu este adaptată necesitățile contemporane.

Capitolul 2 „Actualitatea și tendințele moderne în investigarea și prevenirea infracțiunilor din domeniul circulației rutiere” este consacrat unui studiu aprofundat care vizează caracteristica criminalistică a infracțiunilor din domeniul circulației rutiere, relevându-se principalele elemente ale acestei categorii de infracțiuni, cum ar fi: mecanismul accidentului rutier și modul în care acesta a avut loc, circumstanțele legate de carosabil, consecințele parvenite, urmele create, cauzele și condițiile accidentului rutier, tipologia definitorie a participantului la accident, factorii care au influențat conținutul declarațiilor, posibilele acțiuni efectuate în vederea ascunderii ori nimicirii urmelor. Ulterior au fost evidențiate problemele de planificare și organizare a cercetării accidentelor rutiere, stabilindu-se că planificarea reprezintă un proces compus de gândire, esența căruia se conchide la determinarea direcționării urmăririi penale, sarcinilor, metodelor și căilor de rezolvare a lor, în conformitate cu cerințele legislației în vigoare. Tot în acest capitol s-a pus accentul pe implementarea metodelor și mijloacelor tehnico-științifice la cercetarea accidentelor rutiere și, nemijlocit, pe implicarea organelor de urmărire penală și a instituțiilor de expertiză în prevenirea accidentelor rutiere.

În capitolul 3 „Tehnici și particularități privind acțiunile de urmărire penală în cazurile cercetării accidentelor rutiere” este dedicat particularităților acțiunilor de urmărire penală, efectuate în cazurile de investigare a accidentelor rutiere. Fiind una dintre primele acțiuni de urmărire penală, cercetarea la fața locului, în cazurile de investigare a accidentelor rutiere, este una dintre cele mai importante, înglobând regulile și principiile de care trebuie să se conducă ofițerul de urmărire penală împreună cu specialistul criminalist, implicați în cercetarea la fața locului. Aici se evidențiază și se explică înțelesul unui loc al accidentului rutier, criteriile de clasificare după zone și ce trebuie în mod obligatoriu să se cerceteze. Acest aspect îi conferă o importanță deosebită deoarece la această etapă se pot obține, într-un timp foarte scurt, informații directe, intacte cu privire la locul comiterii accidentului rutier, informații care, în absența realizării unei cercetări eficiente, ar putea fi distruse, ascunse, procesul de aflare a adevărului devenind astfel unul deosebit de complicat ori irealizabil. În concluzie, reiterăm că toate acțiunile de urmărire penală – cercetarea locului faptei, cercetarea mijlocului de transport, fotografierea,

întocmirea schițelor – trebuie să fie realizate de echipa de cercetare sub conducerea ofițerului de urmărire penală ori a procurorului, care este responsabil de plenitudinea și calitatea a tuturor acțiunilor realizate.

Tot în acest capitol au fost elucidate și particularitățile altor acțiuni de urmărire penală, cum ar fi: audierea participanților și a martorilor, experimentul în procedura de urmărire penală, reconstituirea faptei și verificarea declarațiilor, constatările tehnico-științifice și expertizele judiciare, efectuate cu ocazia cercetării accidentelor rutiere, în conținutul cărora autorul s-a axat pe tacticile contemporane de realizare a acestora. În urma analizei efectuate, s-au evidențiat și problemele cauzate de neprofesionalismul unor ofițeri de urmărire penală și procurori la efectuarea acțiunilor de urmărire penală, specifice cercetării accidentelor rutiere.

În concluzii și recomandări au fost prezentate rezultatele investigațiilor efectuate, însemnătatea lor teoretică și practică, recomandările referitoare la folosirea rezultatelor obținute în practică, finalizate în propuneri. Aceste concluzii au la bază realitățile legislative, precum și problemele teoretice și practice enunțate în cuprinsul tezei, raportat la principiile și importanța temei, demonstrând că tendințele ascendente ale fenomenului generat de flagelul accidentelor rutiere reprezintă nu numai un îndemn la reflecție, ci și un prilej obligatoriu de a identifica cele mai potrivite căi și soluții de cercetare și prevenire a accidentelor rutiere.

1. ANALIZA SITUAȚIEI ÎN DOMENIUL INVESTIGĂRII ACCIDENTELOR RUTIERE

1.1. Cercetarea publicațiilor științifice în domeniul investigării accidentelor rutiere editate în R. Moldova

Analizând problematica cercetării accidentelor rutiere, nu putem trece cu vederea studiile științifice efectuate de unii autori din Republica Moldova, precum și din alte state vizavi de subiectul supus analizei. În acest sens, din perspectiva asimilării adecvate a materialului expus, considerăm necesar a prezenta în ordine cronologică lucrările științifice care în mod direct ori tangențial au avut ca obiect de studiu accidentele rutiere.

Accidentele rutiere reprezintă o problemă care a fost cercetată în permanență, iar în secolul XXI, când industria constructoare de mașini oferă mari posibilități omenerii, mijloacele de transport devin tot mai accesibile, accidentele rutiere reprezentând una dintre principalele cauze ale deceselor la nivel global. Statisticile Organizației Mondiale a Sănătății arată că, la nivel mondial, aproximativ 1,2 milioane de oameni își pierd viața anual în accidente rutiere [100]. Accidentele rutiere permanent fac parte din top 10 cauze ale deceselor la nivel mondial [100].

Autorul Onceanu V. în lucrarea „*Organizarea și siguranța traficului rutier*” [128] tratează problema organizării și siguranței traficului rutier, evidențiază premisele și factorii contribuitori la producerea accidentelor din traficul rutier, principiile de examinare a acestora.

Lucrarea debutează cu analiza generală a factorilor care influențează siguranța traficului. Este exemplificată structura de organizare a acestuia, sunt redați factorii de decizie responsabili de sistematizarea, organizarea, reglementarea și supravegherea traficului rutier, pentru perioada dată.

Capitolele de baza ale lucrării sunt dedicate următoarelor subiecte: parametrii constructivi ai drumului, starea drumului și influența acestuia asupra siguranței; măsurile ingineresti privind sistematizarea și organizarea traficului rutier; modelele de investigare a traficului rutier, clasificarea și caracteristica generală a acestora; direcțiile de bază privind organizarea operativă a traficului; analiza modalităților de utilizare a mijloacelor de semnalizare a traficului rutier.

Despre necesitatea eliminării lacunelor și rezolvării problemelor identificate pe drumurile publice într-o manieră rezonabilă, eficientă și eficace, cu surse optime este necesar un management avansat și un audit profesionist în domeniul siguranței rutiere. Această opinie este afirmată de autorii Onceanu V. și Armașu S. în lucrarea intitulată „*Management și audit în siguranța traficului rutier*” [129].

Autorii prezintă foarte explicit conceptul privind siguranța traficului rutier și factorii determinați. Astfel, pe lângă cei trei factori acceptați de specialiștii [170, p.258; 149, p.30] din

domeniu (factorul uman, tehnic și rutier), este caracterizat al patrulea factor ce poartă denumirea de „factor extern (mediul)”. Analiza cauzelor accidentelor rutiere și a problemelor în sectorul dat este efectuată în complex, prin o abordare de sistem fiind dezvoltate și principiile de bază, cerințele de formare a sistemului de siguranță a traficului rutier la nivel național.

Lucrarea conține o însumare, examinare și tratare a principiilor și instrumentelor deja probate în practică, întrucât la elaborarea acestora s-au luat în calcul date informative ce țin de soluționarea problemei siguranței traficului rutier pe plan internațional. S-au totalizat și sistematizat principiile și instrumentele aplicate pentru diminuarea gradului de manifestare negativă a factorilor ce contribuie la producerea accidentelor rutiere.

În baza studiului experienței internaționale este prezentată informația privind utilizarea principiilor și instrumentelor ce asigură siguranța traficului rutier, sunt propuse măsuri concrete de ridicare a nivelului de siguranță pe drumurile publice, punându-se accent pe măsurile capabile să garanteze rezultate majore pentru societate cu costuri minime.

În conținutul lucrării autorii menționează că problema garantării siguranței pe drumurile publice, la momentul elaborării studiului, depășea limitele responsabilității departamentale și reprezenta o problemă:

- națională ce împiedica dezvoltarea economică din cauza pierderilor enorme cauzate de accidente rutiere;
- internațională, deoarece impune cooperarea și colaborarea experților din diferite țări, însumarea experienței, resurselor umane și materiale pentru ridicarea siguranței sistemului de transport internațional, aceste măsuri creând premise de integrare economică;
- multidisciplinară, deoarece necesită cunoștințe vaste din mai multe domenii de activitate.

Autorii menționează că algoritmul asigurării succesului siguranței rutiere este simplu și însumă doar câteva principii:

1. activitățile de garantare a siguranței traficului rutier trebuie să fie orientate spre utilizarea drumului (participantul la trafic);
2. adoptarea operativă a soluțiilor corecte și realizarea profesionistă a acestora;
3. ambiția, de a obține cel puțin ceea ce au obținut alții în domeniu și de a-și propune de-a obține mai mult decât atât [129, p.6].

La fel, autorii menționează procesele psiho-emoționale care sporesc iminent riscul de comitere a erorilor din partea conducătorului mijlocului de transport. Procese condiționate de suprasaturarea fluxurilor de transport, care impune conducătorului mijlocului de transport deplasându-se în astfel de condiții să ia în calcul nu doar caracteristicile mijlocului de transport

și ale drumului, ci și comportamentul altor participanți la trafic. Neorientarea eficientă a participantului la trafic în asemenea condiții, de regulă, conduce la accidente rutiere.

Iurie Odagiu, Lilian Luchin, Constantin Rusnac în lucrarea „*Cercetarea la fața locului*” [126] vorbesc despre criteriile ce asigură eficacitatea cercetării la fața locului. Astfel, lucrarea prezintă principalele prevederi ale tacticii de cercetare la fața locului, etapele cercetării la locul faptei, inclusiv s-a menționat, sub aspect de fixare procesuală și tehnică în procesul-verbal, schița locului faptei, aspecte de fotografie și videofilm ale locului faptei. Totodată, s-a descris cu o deosebită atenție faptul depistării, fixării, ridicării și ambalării celor mai des întâlnite urme la locul accidentului.

Un capitol aparte este dedicat particularităților cercetării locului faptei sub aspecte tactico-criminalistic în diferite tipuri de infracțiuni. Printre acestea se regăsește și tehnica aplicată la cercetarea accidentului rutier. Autorii descriu acțiunile ce urmează a fi efectuate la etapa de pregătire până la ieșirea la locul faptei și pregătirea la locul faptei, sarcinile pe care trebuie să le realizeze fiecare membru al grupului operativ de urmărire penală, regulile de cercetare a mijlocului de transport și despre particularitățile cercetării locului faptei în cazul în care șoferul a părăsit locul accidentului rutier.

Autorii Odagiu Iu. și Andronache A. în îndrumarul „*Particularitățile audierii subiecților procesului penal*” [124] cercetează din punct de vedere, procesual-penal și criminalistic audierea ca sursă de informații probatorii. Astfel, la modulul II intitulat: Programul audierii părților și martorilor pe unele genuri de infracțiuni sunt redată întrebările tip-temă și detaliu ce necesită a fi adresate bănuțului, învinutului la cercetarea tâlhăriei [124, p.54], omorului [124, p.67], violului [124, p.84], martorului la cercetarea practicării ilegale de întreprinzător [124, p.104, 106] în vederea aflării adevărului pe cauza penală.

La fel, nu putem omite studiul efectuat de Gladchi Gh. „*Victimologia criminologică: Probleme teoretice, metodologice și aplicative*” [88] unde se menționează că circumstanțele și condițiile în care se săvârșesc infracțiunile apar frecvent într-o anumită legătură cu personalitatea și comportamentul victimei, precizând criteriile de bază ale clasificării și tipologia situațiilor victimogene.

Autorul precizează că relațiile dintre făptuitor și victimă trebuie studiate atât în etapele preinfracționale și de săvârșire a infracțiunii, cât și în etapa postinfracțională. Este examinată problema inversării rolurilor [88, p.19].

Autorul Larii Iu. în studiul „*Criminologia*” menționează că în sistemul „personalitatea situației” victima urmează a fi cercetată ca un element obligatoriu al situației, altfel spus ca un obiect al atentatului criminal. Atât acțiunile intenționate ale victimei, cât și cele din imprudență

se referă la aspectul împrejurărilor care favorizează atingerea rezultatelor infracționale. Alături de alte elemente ale situației victima, interacționând cu infractorul, favorizează actul volitiv infracțional [110].

Autorul Golubenco Gh. în lucrarea „*Urmele infracțiunii. Teoria și practica examinării la fața locului*” [90] susține că examinarea preliminară a locului faptei unde a avut loc accidentul rutier, este rațional de efectuat concomitent cu realizarea cercetării la fața locului. Aceasta permite a se evita, pe de o parte, diminuarea calității acțiunii de urmărire penală, iar pe de altă parte, reducerea la minimum a pierderilor de timp [90, p.23].

Bineînțeles, o importanță majoră pentru studiul procesual-penal și de investigare criminalistică o prezintă și tezele de doctor, care au ca obiect de analiză problemele existente în domeniul dat și cu care se confruntă practicienii la cercetarea accidentelor rutiere.

În studiul autorilor Armașu S., Postu I. „*Securitatea circulației rutiere: context general și noi practici de lucru*”, autorii se expun pe marginea analizelor în domeniul siguranței circulației rutiere, indicatorilor, datelor statistice și încearcă reevaluarea activităților autorităților responsabile de securitatea circulației rutiere prin prisma unor noi abordări, cu scopul de a moderniza, eficientiza și ajusta metodele, instrumentele și tehnicile noastre de lucru la normele europene avansate.

În vederea depășirii problemelor și înlăturării factorilor generatori de accidente, ei recomandă realizarea unui complex de măsuri, și anume: revizuirea schemei de organizare a circulației rutiere în mun. Chișinău; actualizarea concepției privind organizarea și dezvoltarea transportului public în mun. Chișinău; edificarea parcărilor etajate; proiectarea și construcția șoselei de centură pentru mun. Chișinău etc.

Autorii menționează că identificarea soluțiilor de ameliorare a situației accidentare și crearea unui mediu favorabil de deplasare pe drumurile publice nu trebuie să fie doar obiectivul autorităților responsabile în domeniul securității circulației, ci și reprezentanților societății civile, partenerilor de dezvoltare, mediului de afaceri și al tuturor membrilor comunității.

Chiruța A. [20] efectuează o descriere a infracțiunilor din domeniul transporturilor în general și expune criteriile de delimitare și locul acestora în legislația penală a Republicii Moldova. Astfel, în viziunea autorului infracțiunile din domeniul transportului au un caracter diferit și se manifestă independent una de alta și pare că au același obiect juridic, totuși diferă de la o categorie la alta. La fel, și valorile sociale la care atentează au o dinamică și un randament diferite.

Drept criteriu de bază, în vederea diferențierii infracțiunilor din domeniul transportului rutier, autorul propune grupe de reguli stabilite de lege privitoare la securitatea circulației rutiere

și exploatarea mijloacelor de transport, care pot fi separate de la general la special și servesc, astfel, ca o subclasificare a infracțiunilor din domeniul de referință. Autorul identifică următoarele infracțiuni din domeniul transportului rutier, clasificate în baza regulilor care se încalcă:

I. Reguli referitoare la securitatea circulației rutiere și la exploatarea mijloacelor de transport ce trebuie respectate de către conducătorul auto (art.264 CP al RM).

II. Reguli privind starea psihico-emoțională și fizică a conducătorului auto (art.264¹ alin.(1, 2) CP al RM).

III. Reguli privind înregistrarea, evidența și asigurarea mijlocului de transport (art.276 CP al RM).

IV. Reguli privind conduita în cazurile constatării unei încălcări (art.264¹ alin. (3), art.266 CP al RM).

V. Reguli privind verificarea tehnică a autovehiculelor de către persoane responsabile (art.265 CP al RM).

În opinia autorului, această subclasificare reflectă cel mai bine esența infracțiunilor din domeniul transporturilor, întrucât indică specimenul fiecărei norme în parte și o sistematizează în mod automat.

În studiul realizat de Boncu V. sunt cercetate și expuse regulile de descoperire, fixare și ridicare a diferitor categorii de urme caracteristice accidentului rutier. Autorul menționează că formarea acestora depinde de următorii factori: natura suprafeței; modul de mișcare; tipul de bandaj.

Autorul identifică următoarele, categorii de urme specifice accidentului rutier: urme de pe autovehicule sau de pe alte obiecte; urme de tamponare; urme digitale; urme de vopsea; urme de pe corpul și de pe îmbrăcămintea victimei; urme de pe partea carosabilă a drumurilor publice și din apropierea acestora; urme de sânge; urme sau pete de ulei, benzină, vaselină și alte substanțe; urme provenite din spargerea farurilor, geamurilor sau parbrizelor; urme de sol, părți desprinse din caroserie, garnituri, racorduri de cauciuc, piese de autovehicule și resturi de încărcătură; urme de frânare, demarare și derapare.

Studiul realizat de Bejan O. [7] reprezintă o redare laconică a cauzelor, condițiilor și factorilor care favorizează și determină accidentele rutiere. Astfel, pe lângă factorii determinanți interni și externi, sunt menționați și factori determinanți care depind de conducătorul auto, factori determinanți care nu depind de conducătorul auto, factori determinanți care pot să depindă sau să nu depindă de conducătorul auto. Autorul își încheie lucrarea cu un set de recomandări care ar contribui la prevenirea accidentelor rutiere, dar cele mai importante sunt: dirijarea fluxului rutier,

astfel, încât intensitatea de circulație rutieră să fie cât mai redusă; eliminarea, în limita posibilităților obiective, a acelor reglementări ale circulației rutiere (orice: regulile de circulație rutieră, numărul acestora și al altor elemente [indicatoare rutiere etc.], marcajul rutier, modul de semnalizare cu semafoare etc.) care contribuie la formarea unor situații de risc sporit de accident rutier; eliminarea sau reducerea acțiunii factorilor de limitare a vizibilității (întuneric, ploaie, lumină puternică care vine direct în ochii conducătorului auto etc.) prin mijloace de amenajare a drumurilor, teritoriului adiacent, autovehiculelor sau conceperea unor dispozitive corespunzătoare (de exemplu, ochelari cu proprietăți multiple).

Din prezentarea succintă a materialelor în care a fost cercetat subiectul cercetării accidentelor rutiere reiese cu certitudine că există „câmp liber” de interpretare juridică și investigare științifică posibil de valorificat, mai cu seamă că rezultatele cercetărilor pot influența atât calitatea aplicării normelor juridico-penale respective, cât și procesul de cercetare criminalistică.

În concluzie, considerăm ca publicațiile recente pe tema lucrării reprezintă niște cercetări valoroase, cu idei novatorii, a căror argumentare pro și contra va fi enunțată sistematizat în conținutul prezentei teze de doctorat.

1.2. Reflecții despre investigarea accidentelor rutiere în doctrina altor state

Făcând o retrospectivă a materialelor științifice în domeniul investigării accidentelor rutiere publicate în străinătate, considerăm necesar a prezenta unele lucrări științifice, care în mod direct ori tangențial au avut ca obiect de studiu domeniul susmenționat.

Printre autorii care au cercetat problematica accidentelor rutiere a fost Zuev P. „*Методика расследования дорожно-транспортных происшествий*” [177]. În această lucrare autorul cercetează particularitățile pornirii urmăririi penale, cercetării la fața locului, audierii victimei, martorului, făptuitorului, dispunerii expertizelor judiciare specifice accidentelor rutiere. Autorul punctează că un rol important în cercetarea accidentului rutier, la etapa inițială, îl are polițistul sosit primul la fața locului. Deoarece el întocmește un raport ce va cuprinde date referitoare la: circumstanțele accidentului, mijloc de transport, victimă, făptuitor, martor. Date care determină direcțiile de cercetare în vederea aflării adevărului pe caz.

Referitor la situațiile tipice existente la cercetarea accidentelor rutiere, pe lângă clasificarea acestora, autorul menționează că în funcție de circumstanțele faptei acestea pot fi tipice sau

particulare, simple sau complexe. Cu alte cuvinte, autorul evidențiază principiile planificării urmăririi penale, în special principiul individualității și al dinamismului.

Analizând particularitățile cercetării la fața locului a accidentului rutier, autorul menționează că cercetarea locului accidentului rutier trebuie pusă numai în sarcina polițistului, care cunoaște categoriile de urme, specifice acestui tip de infracțiune, particularitățile acestora și mecanismul de formare. Cercetarea la fața locului va avea mai mare succes dacă polițistul va fi inițiat în materia accidentelor rutiere atât din punct de vedere procesul-penal, cât și criminalistic [177, p.11].

În comparație cu alte lucrări, studiul indicat abordează problematica măsurilor speciale de investigație care necesită a fi realizate în vederea căutării, identificării persoanei care a părăsit locul accidentului rutier.

Studiul efectuat de autorii Șevțov S., și Dubonos K. „*Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий*” [212] este o recomandare metodică bazată nu numai pe opiniile specialiștilor din domeniul accidentelor rutiere, ci și pe practica judiciară.

Recomandările propuse de autori în mare parte se referă la particularitățile cercetării la fața locului în cazul investigării accidentelor rutiere. Sunt descrise și caracterizate modalitățile de fixare a urmelor materiale, de constatare, în baza urmelor, a circumstanțelor în care s-a săvârșit accidentul rutier. Prin exemple se subliniază aportul important al fotografiei judiciare la cercetarea accidentelor rutiere.

Lucrarea cuprinde recomandări adresate experților care vor realiza expertize, specifice accidentului rutier, caracterizându-se consecutivitatea dispunerii și realizării acestora. Ținând cont de importanța și valoarea probatorie pe care o are expertiza medico-legală și tehnică auto, autorii indică elemente la care trebuie să se atragă atenție și propun recomandări referitoare la pregătirea și dispunerea expertizelor judiciare.

În paragraful destinat accidentelor rutiere, ce au loc pe timp de noapte, este prezentată informația referitoare la tipurile de faruri, deosebirile dintre ele, cerințele ce urmează a fi respectate la reglarea acestora. La fel, este prezentată metodică efectuării experimentului în procedura de urmărire penală în vederea verificării și precizării datelor cu privire la spațiul de vizibilitate.

Este apreciabil faptul, că autorii nu realizează o simplă trecere în revistă a metodelor de cercetare a accidentelor rutiere, dar vin cu noi recomandări de modelare grafică a mecanismului de săvârșire a accidentului rutier.

Autorul Domke E. în lucrarea „*Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий*” [170] cercetează subiectul accidentelor rutiere atât prin prisma acțiunilor de

urmărire penală care necesită a fi efectuate, cât și a expertizelor judiciare care necesită a fi dispuse.

Studiul debutează cu cauzele și condițiile care generează accidentele rutiere. Astfel, autorul nu s-a limitat la descrierea doar a cauzelor existente la locul faptei care influențează direct siguranța traficului rutier, dar și a acelor legislative.

Caracterizând cercetarea la fața locului, autorul a redat clar și explicit următoarele subiecte: sarcinile membrilor grupului operativ de urmărire penală, regulile generale de efectuare a cercetării la fața locului, de cercetare și ridicare a urmelor mijlocului de transport, a mijlocului de transport, a cadavrului și a măsurilor ce necesită a fi întreprinse în vederea identificării și căutării mijlocului de transport și a făptuitorului care a părăsit locul accidentului rutier.

Lucrarea conține, de asemenea, particularitățile cercetării diferitor tipuri de accidente rutiere precum: tamponarea a două mijloace de transport; tamponarea mai multor mijloace de transport; accident rutier cu implicarea camioanelor și a mijloacelor de transport de tractare; răsturnarea mijlocului de transport; blocarea, lovirea sau strivirea de mijloacele de transport a pietonilor; accidente rutiere ce au ca urmare decesul copiilor; accidente rutiere ce au loc pe timp de noapte; accidente rutiere, soldate ca urmare a arderii mijlocului de transport și accidente rutiere la nivelul de trecere a căii ferate.

Autorul, în conținutul lucrării, nu s-a limitat la o simplă trecere în revistă a expertizelor ce necesită a fi dispuse la cercetarea accidentelor rutiere, dar s-a expus și pe marginea unor subiecte cum ar fi: calcularea vitezei inițiale de circulație a mijlocului de transport; metodica de investigare a blocării, lovirii sau strivirii de mijlocul de transport a pietonului, biciclistului, motociclistului; metodica de investigare a manevrei efectuate de mijlocul de transport, automatizarea expertizei tehnice auto etc.

Analizând factorii care determină săvârșirea accidentelor rutiere, Domke E. [170, p. 258] ajunge la concluzia că aceștia rămân neschimbați și din rândul acestora cei mai importanți sunt:

- comportamentul participanților în circulația rutieră;
- starea tehnică a mijloacelor de transport implicate la circulația rutieră;
- condițiile de circulație (starea drumului, condițiile meteo etc.).

În lucrare autorul se expune referitor la erorile care sunt admise la cercetarea accidentelor rutiere și care țin, în mare parte, de tactica efectuării acțiunilor de urmărire penală, în special, cercetarea la fața locului, ordonarea expertizelor judiciare, întrebările formulate în ordonanțe și nu în ultimul rând, modul de apreciere a raportului de expertiză.

Studiul realizat de Asociația Mondială a Drumurilor [5] „*Manual de Siguranță Rutieră*” este dedicat în exclusivitate siguranței rutiere.

Manualul de Siguranță Rutieră al Asociației Mondiale de Drumuri (AIPCR/PIARC), rezultat al activității comitetului de specialitate al acesteia și al altor specialiști din domeniu, constituie o lucrare de referință, cu deosebită aplicabilitate practică. Acesta cuprinde o sinteză complexă a cunoștințelor profesionale la data elaborării, referitoare la factorii care influențează siguranța circulației (drum, om, vehicul), completată cu exemple practice privind soluții de ameliorare a siguranței rutiere, modele și programe de calcul, respectiv o foarte bogată bibliografie de specialitate ce poate fi consultată.

O lucrare complexă ce descrie metodologia cercetării accidentelor rutiere este realizată de Tăut Ioan Liviu „*Metodologia cercetării accidentelor de circulație*” [149]. Având în vedere costurile sociale deosebit de ridicate ale accidentelor rutiere, influența evoluției și a urmărilor lor autorul identifică accidentul rutier drept un fenomen complex și negativ [149, p.19].

Tăut Ioan Liviu menționează că siguranța rutieră este o problemă a contemporaneității generată de trei factori: uman, tehnic și rutier [149, p.30]. La fel, lucrarea accentuează cerințele înaintate față de raportarea, înregistrarea și evidența accidentelor rutiere. În acest sens autorul realizează un studiu comparat privind aportul evidențelor accidentelor rutiere ca instrument de informare a organelor și instituțiilor centrale și locale, precum și a opiniei publice în scopul îmbunătățirii condițiilor de desfășurare a circulației și de sporire a securității rutiere a participanților la trafic din țările: România, Finlanda, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos.

Analizând acțiunea de urmărire penală, cercetarea la fața locului, autorul menționează particularitățile efectuării pentru fiecare etapă, care sunt completate cu exemple și studiu de caz.

Caracterizând etapa de lucru a cercetării la fața locului, Tăut Ioan Liviu nu se limitează numai la o caracterizare simplă a fazei statice și dinamice, dar vine cu recomandări în privința procedeele tactice care, în opinia sa, ar fi utile și ar trebui aplicate la cercetarea accidentului rutier, în funcție de circumstanțele și urmele existente la locul faptei.

Complexitatea studiului este demonstrată și de faptul că acesta cuprinde puncte dedicate întreruperii și repetării cercetării la fața locului, examinării și interpretării urmelor descoperite la fața locului, clasificării circumstanțelor negative.

Capitolul dedicat tacticii ascultării persoanelor în cercetarea accidentelor de circulație rutieră cuprinde o caracterizare de ansamblu a procesului de formare a declarațiilor și de audiere propriu-zisă. În acest context, autorul recomandă ca audierile în astfel de cauze să fie efectuate de către același ofițer de urmărire penală care a participat la examinarea criminalistică a locului accidentului, care cunoaște în detaliu caracteristicile situației de fapt pentru a putea aprecia corect și obiectiv conținutul declarațiilor. La aprecierea declarațiilor martorilor și în conținutul acestora se va consemna doar ceea ce martorii au perceput cu propriile lor simțuri și se va face

abstracție de eventualele lor interpretări, supoziții ori aprecieri privind vinovăția celor implicați [149, p.143].

Ținând cont de faptul că practica judiciară în domeniu demonstrează, cu prisosință, că expertizele criminalistice și constatările tehnico-științifice și-au dovedit eficiența, în lămurirea numeroaselor aspecte pe care le-a ridicat cercetarea unor cauze penale privind accidentele de circulație, Tăut Ioan Liviu a cercetat și problema constatărilor tehnico-științifice și expertizelor judiciare dispuse la cercetarea accidentelor rutiere. Autorul concluzionează că constatările tehnico-științifice și expertizele nu se dispun pentru rezolvarea unor probleme de natură judiciară, ci numai în vederea obținerii datelor ce se pot descoperi doar prin cercetări științifice de specialitate. În lucrare este reliefată contribuția tot mai însemnată, în contextul întregului sistem probator, a constatărilor tehnico-științifice și a expertizelor judiciare ca mijloace importante de probațiune prin care sunt valorificate în mod științific urmele infracțiunilor. Angrenarea tot mai frecventă a unor specialiști în procesul soluționării accidentelor de circulație este impusă, pe de o parte, de nevoia lărgirii posibilităților de perfecționare a activităților de înfăptuire a justiției, iar, pe de altă parte, de progresul rapid al științei și tehnicii, cu impact direct asupra elucidării adevărului [149, p.220].

Problema expertizelor criminalistice dispuse în cadrul cercetării accidentelor rutiere este cercetată de Alămoreanu S. în lucrarea „*Problematica expertizelor criminalistice*” [3]. Lucrarea oferă o imagine teoretică asupra problematicii expertizelor criminalistice în general. Ținând cont de aspectele științifice și de modul de realizare efectivă a expertizelor, autorul intervine cu inițiativa de creare a unui concept metodologic. Nu este de acord cu autorii care specifică că expertul criminalist nu are nevoie de cunoștințe în domeniul dreptului, argumentând prin faptul că buna pregătire profesională în domeniul fizicii, chimiei, biologiei etc. trebuie, în mod logic, să fie completată de înțelegerea mecanismelor complexe care preced, determină și însoțesc activitățile de administrare a probelor.

Urmează de menționat că autorul în conținutul secțiunii a șasea vorbește despre expertiza criminalistică a accidentelor de trafic rutier și face distincție între expertiza propriu-zisă și expertiza tehnică auto. Analizând obiectivele ce pot fi stabilite în cadrul expertizei criminalistice a accidentului de trafic, ajungem la concluzia că unele obiective precum stabilirea vitezei de deplasare reprezintă obiecte ale expertizei tehnice auto [125, p.42; 149, p.205].

La fel, autorul recomandă un îndrumar metodologic de realizare a expertizei criminalistice a accidentului rutier ce cuprinde: generalități și obiectivele reconstituirii; reconstituirea traiectoriilor, stabilirea locului impactului și a poziției relative a autovehiculelor în momentul coliziunii; determinarea vitezelor de deplasare ale autovehiculelor; studiul posibilităților de

evitare a coliziunii; raportul de expertiză criminalistică; reconstrucția accidentelor rutiere în expertizele criminalistice. Cu aceste cerințe autorul propune ideea efectuării unei expertize complexe a accidentului rutier, numind-o criminalistică.

Autorul Zubenko E. în teza de doctor *„Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности”* [176] a cercetat următoarele probleme: structura și conținutul metodicii cercetării accidentelor rutiere ce au tangență cu lăsarea în primejdie a victimei accidentului rutier; analiza cadrului normativ ce reglementează răspunderea penală pentru lăsare în primejdie a victimei accidentului rutier; situațiile tipice care se proliferază în cazul în care făptuitorul, după săvârșirea accidentului rutier, lasă victima în primejdie; algoritmul acțiunilor inițiale ce trebuie realizate de organul competent.

Actualmente nu au fost investigată din punct de vedere criminalistic problema accidentului rutier, urmat de părăsirea locului accidentului rutier și lăsarea victimei în primejdie. Concluziile pe care le-a formulat autorul posedă actualitate științifică și pot fi aplicate la investigarea accidentelor rutiere, soldate cu lăsarea în primejdie a victimei.

Autorul Gainelizeanova V. în monografia *„Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств”* [164] analizează practica folosirii cunoștințelor speciale la cercetarea infracțiunilor ce au tangență cu accidente rutiere și încălcarea regulilor de exploatare a mijlocului de transport, având drept scop elaborarea unor recomandări privitoare la organizarea, tactica și suportul metodologic de utilizare a cunoștințelor speciale la cercetarea accidentelor rutiere.

Autorul structurează condiționat, cunoștințele speciale în două grupe:

- teoretice – cunoștințe științifice;
- teoretico-aplicative – care includ experiența, aptitudinile, abilitățile persoanei și care se formează numai în urma activității practice.

Mecanismul de săvârșire a accidentului rutier, în opinia autorului, parcurge trei faze:

1. inițială – la această fază apar factori interni (starea psihică a șoferului, deteriorarea unor piese ale mijlocului de transport etc.) și externi (comportamentul pietonilor, condițiile climaterice, starea carosabilului etc.) care distrug echilibrul funcțional al traficului rutier și îl determină pe șofer să efectueze acțiuni suplimentare pentru a asigura siguranța traficului;

2. de accident – se creează în cazul în care accidentul rutier nu mai poate fi evitat. Această fază, la rândul său, parcurge unele etape: până la contact; contactul; post contact. Referitor la

această fază, acțiunile ofițerului de urmărire penală trebuie să se rezume la acumularea informației și să le coroboreze cu cele cunoscute anterior;

3. după accident – în această fază ofițerul de urmărire penală, în vederea stabilirii și dovedirii tuturor circumstanțelor ce au importanță pentru cauza penală, utilizează cunoștințele speciale.

În funcție de particularitățile psihice și psiho-fiziologice ale personalității șoferului, care este implicat în accident rutier, autorul menționează existența a cinci tipuri de personalități:

1. șoferul care nu este pregătit pentru a aprecia corect și rapid situația critică creată, nu cunoaște nici o cale de evitare a accidentului fără consecințe.
2. șoferul care are calitățile de egoist, agresivitate, răzbunare etc.
3. șoferul care are devianțe psihofiziologice temporare, create de starea de oboseală, boală, dorința de a ajunge la locul de destinație cu orice preț;
4. șoferul care îi este caracteristic un comportament frivol, nu are aptitudini de a prevedea consecințele ce pot apărea ca urmare a acțiunilor săvârșite de el.
5. șoferul care săvârșește accidentul rutier în stare de ebrietate alcoolică sau narcotică.

Haciatarean Ed. în studiul *„Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения”* [209] analizează diversele forme de utilizare a cunoștințelor speciale la cercetarea diferitor tipuri de infracțiuni. Autorul nu cercetează amănunțit formele de cunoștințe speciale ce pot fi utilizate în cadrul procesului penal, dar accentuează importanța antrenării specialistului în acțiunile de urmărire penală efectuate. El argumentează importanța expertizei judiciare și cercetează subiectul legităților care asigură dezvoltarea instituției expertizei judiciare.

Autorul împărtășește opinia că dispunerea expertizelor judiciare, în cadrul investigării unui accident rutier, trebuie să se realizeze în cadrul procesului penal, nu trebuie de început urmărirea penală.

Haceatarean Ed. menționează că pentru cercetarea și probarea accidentului rutier este necesar analiza detaliată a factorilor care au determinat distrugerea echilibrului funcțional al traficului rutier, a mecanismului de creare a accidentului rutier, care necesită a fi împărțit în fazele:

- apariția situației periculoase;
- răspunsul (reacția) conducătorului mijlocului de transport;
- situația de accident;
- săvârșirea accidentului;

- consecințele accidentului (faza finală).

Fazele accidentului rutier în funcție de situația reală, existentă la locul faptei, pot să respecte această ordine, dar poate să apară și în altă ordine. De exemplu, în unele cazuri faza apariției situației periculoase poate lua forma fazei situației de accident.

Este important că autorul propune și o clasificare proprie a urmelor ce se creează ca urmare a săvârșirii accidentului rutier: urme la locul faptei, urme și deteriorări pe mijlocul de transport, urmele mijlocului de transport pe hainele victimei, urmele de pe corpul victimei.

Sunt descrise sistemele și programele automatizate actuale ce formează asistența tehnico-științifică a expertului în cadrul examinărilor și expertizelor legate de accidentul rutier.

Un studiu monografic care tratează complet subiectul cooperării dintre ofițerul de urmărire penală, specialistul criminalist și expertul judiciar la cercetarea accidentelor rutiere este teza de doctor a autorului Demidova T „*Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений*” [169].

Lucrarea are un caracter inovator prin faptul că: este prezentată esența cooperării; sunt formulate noțiuni proprii ale termenilor „cunoștințe speciale ale ofițerului de urmărire penală”, „cunoștințe speciale ale expertului și specialistului”; este recomandată o modalitate nouă de clasificare a cooperării; sunt descrise neajunsurile și erorile prezente în cooperarea existentă dintre ofițerul de urmărire penală și specialistul criminalist la efectuarea acțiunilor de urmărire penală, în special cercetarea la fața locului și dispunerea expertizelor judiciare; este propus un complex de recomandări care au drept scop înlăturarea neajunsurilor și evitarea erorilor pe viitor; la fel, sunt analizate circumstanțele generatoare de accidente rutiere și înaintate recomandări privind înlăturarea acestora.

În comparație cu publicațiile periodice ce au un obiect de studiu mai îngust (analizându-se doar unele aspecte ale metodicii cercetării accidentelor rutiere, cum ar fi: particularitățile cercetării la fața locului, audierii, dispunerii expertizelor în cadrul cercetării accidentelor rutiere), acordându-se o mai mare atenție controverselor, contradicțiilor ori inconsecvențelor la aplicarea normelor de drept procesual-penal, în manuale este alocat un spațiu mai vast. Pornind de la scopurile acestor lucrări, primele analizează unele probleme controversate din practica și doctrina dreptului procesual-penal, criminalistică și expertiză judiciară, iar ultimele constituie un material didactic pentru instruirea studenților.

Este indispensabilă importanța manualelor la efectuarea unui studiu amplu al aspectului procesual – penal și criminalistic al cercetării accidentelor rutiere, ele reprezentând o importantă

sursă de informație în vederea realizării unei lucrări științifice detaliate în materie teoretico-științifică și aplicativă.

Autorii Pandey Gaurav, Mohan Dinesh, Rao Ramachandra K. abordează, în studiul lor dedicat siguranței rutiere, problema cauzelor care generează decesul elevilor, în India, în cazul în care ei sunt transportați la școală cu mijloace de transport cu trei roți. Studiul se bazează pe analiza datelor empirice, din perioada 2007-2012, a căror sursă de proveniență este poliția locală și pe înregistrările video efectuate pe 4 drumuri, pe care se transportă prin intermediul mijloacelor de transport cu trei roți elevii la școală. Studiul are drept obiectiv investigarea ipotezei că șoferii ce transportă elevi prin astfel de mijloace de transport au la dispoziție o altă perioadă de timp pentru a reacționa și evita accidentul. Ei au constatat că camioanele și alte mijloace de transport mari țin o mai mare distanță față de mijloacele ce transportă elevi, în timp ce alte mijloace de transport mici nu respectă distanța și nu se asigură la depășire. Autorii constată că accidentele rutiere cu implicarea mijlocului de transport pe trei roți, care transportă elevi sunt generate nu numai de alți participanți la traficul rutier, ci și de însuși mijlocul de transport care are o multitudine de curențe, de exemplu, vizibilitatea laterală redusă, excesul de viteză (mai mare de 40 km/oră).

Autorii Donoughe Kelly, Katz Bryan au cercetat în studiul lor problemele accidentelor rutiere cu implicare a autobuzelor școlare, care sunt rare în comparație cu alte tipuri de accidente, în relația cu toate accidentele, inclusiv cele care au loc în nemijlocita apropiere de autobuzele școlare, ele încep să devină o problemă de remarcat și una care tinde să atragă atenția la nivel național.

Cu toate că se introduc noi tehnologii și mijloacele de transport devin tot mai inteligente, numărul de accidente rutiere cu implicarea autobuzelor școlare este puțin în descreștere, însă provoacă îngrijorări în societate. Autorii menționează că o bună parte a accidentelor rutiere se săvârșesc în apropierea autobuzului școlar atunci când elevii coboară sau urcă în stațiile destinate autobuzelor școlare, stații la construcția cărora nu se ia în calcul destinația, specificul ei și nu se implementează noi tehnologii care ar asigura siguranța elevilor care coboară, urcă sau trec strada pe drum spre școală.

În concluzie Donoughe Kelly, Katz Bryan menționează că deși autobuzele școlare reprezintă cel mai sigur mijloc de transport, există multe accidente cu implicarea autobuzelor școlare care cauzează vătămări corporale sau chiar decesul elevilor. Autorii sunt îngrijorați de faptul că numărul accidentelor în USA se află în descreștere, dar al accidentelor cu implicarea autobuzelor școlare rămân constante. De asemenea, ei subliniază necesitatea de a se lucra mai intensiv în domeniul prevenirii accidentelor rutiere pe următoarele direcții: instruirea șoferilor

care se află la volanul autobuzului școlar; instruirea pietonilor, elevilor cu privire la regulile de urcare, coborâre, trecere străzii; implementarea diverselor sistemelor de siguranță a traficului rutier; sensibilizarea opiniei publice prin campanii care vor atrage atenția la problema dată [31, p.140].

Reșneak M. [206], analizând problemele ce asigură securitatea traficului rutier, menționează că prevenirea accidentelor rutiere se poate de realizat nu numai prin influența autorităților responsabile asupra participanților la traficul rutier. Această problemă necesită a fi abordată în complex cu altele. În primul rând, în opinia autorului, ar trebui acordat o mai mare atenție cantității și calității drumurilor care se construiesc. Odată cu îmbunătățirea calității drumurilor, acestea ar trebui să fie dotate cu mijloace tehnice de fixare. E important ca principiul egalității tuturor în fața legii să funcționeze nu numai teoretic, ci și în realitate. Autorul menționează că în educarea participanților la traficul rutier și crearea unei culturi rutiere ar fi rațional de antrenat nu numai avocații, poliția, procuratura, ci și școala, asistența socială, astfel încât educația rutieră să înceapă de la instituțiile preșcolare.

Pentru a evita repetările inutile în cazul analizei manualelor de drept procesul-penal (partea generală și specială) și criminalistică publicate în R. Moldova cât și peste hotarele ei, ne-am propus realizarea unei caracteristici generale a acestora, cu evidențierea diferențelor în cazul în care se tratează unele probleme referitoare la cercetarea accidentului rutier. Studiului nostru au fost supuse manualele și monografiile următorilor autori: Dolea Ig., Osoianu T., Andronache T., Odagiu Iu., Vizdoagă T., Stancu E., Mircea I., Aioanițoaie C., Bercheșan V., Tăut I., Cârjan L., Ciopraga A., Durluț C., Neagu I., Cistor N., Golubenco Gh., Doroș S., Gladchi Gh., Larii Iu., Poalelungi M., Iablokov N., Belkin R., Averianova T., Gherasimov I., Zubenko Ev., Zuev P., Ișcenko E., Karneeva L., Galkin I. etc.

În conținutul lucrărilor elaborate este acordat un spațiu comparativ redus metodicii criminalistice, în special, cercetării accidentelor rutiere.

Autorii citați, la subiectul dedicat cercetării accidentelor rutiere, fac o prezentare generală a elementelor componente ale metodicii de cercetare a accidentelor rutiere. Astfel, fiecare autor prezintă în mod preponderent propria opinie, argumentând corectitudinea acesteia, fără a acorda un spațiu mai larg opiniei altor autori. Ideile diametral opuse sunt nominalizate, fără a se face o analiză detaliată a acestora (spre exemplu, factorii care influențează siguranța traficului rutier; situațiile tipice de urmărire penală, existente la cercetarea accidentelor rutiere; rolul specialistului în cadrul cercetării la fața locului; importanța întocmirii și anexării la procesul-verbal de cercetare a locului faptei a planșei fotografice, a schițelor etc.).

1.3. Scopul și obiectivele tezei prin prisma analizei problemelor identificate în urma cercetării accidentelor rutiere în R. Moldova

Ținând cont de faptul că problema principală de cercetare constă în *completarea și eficientizarea* metodologiei de investigare și urmărire penală a accidentelor rutiere având ca efect optimizarea procesului de investigație, *identificarea* deficiențelor în acțiunile de urmărire penală, scopul principal al tezei constă în realizarea unui studiu științific complex și multilateral al legislației naționale, elaborărilor doctrinare teoretico-practice și nemijlocit a practicii judiciare din domeniul cercetării accidentelor rutiere, având drept impediment elaborarea metodicii criminalistice și a recomandărilor practice la investigarea accidentelor rutiere, precum și identificarea lacunelor în legislația de profil și înaintarea propunerilor de rigoare, determinând ulterior creșterea eficacității cercetării și prevenirii accidentelor rutiere în baza analizei practicii judiciare.

Pentru atingerea scopurilor propuse au fost trasate și realizate următoarele direcții de soluționare a problemei cercetate în cadrul tezei:

Studierea conținutului caracteristicii criminalistice a accidentelor din domeniul circulației rutiere. Caracteristica criminalistică a infracțiunii constituie descrierea amănunțită și aprecierea urmelor descoperite, însușirilor și intermediarilor infracțiunii concrete la o anumită etapă a cercetării, iar obiectul probatoriu consistă în circumstanțe prevăzute de legea procesual-penală, care trebuie dovedite în cadrul urmăririi penale și judecării cauzei penale, indiferent de specificul și de genul infracțiunii săvârșite. În această ordine de idei, considerăm că conceptul caracteristicii criminalistice nu a epuizat posibilitățile sale și necesită o cercetare mai profundă, astfel încât să se delimiteze clar scopul acesteia, rolul și locul ei în știința criminalistică, pentru ca într-un final ea să răspundă obiectiv și real la unele întrebări și probleme apărute în activitatea practică, precum și să asigure o activitate mai productivă, obiectivă și completă a organului de urmărire penală. Structura caracteristicii criminalistice a infracțiunii variază de la o parte la alta și nu este un clișeu prestabilit pentru o infracțiune separată sau un gen de infracțiuni. După cum menționa savantul rus Belkin, luând în considerare necesitatea elementelor caracteristicii criminalistice, acestea pot întruchipa obiectul și subiectul infracțiunii, specificul personalității subiectului infracțiunii și al părții vătămate, specificul mecanismului creării urmelor etc. [159, p.190]. Caracteristica criminalistică a accidentelor rutiere are o importanță primordială, deoarece ne oferă posibilitatea de a clarifica și înțelege care elemente necesită a fi clarificate, esența și particularitățile fiecărui element, alte chestiuni cu privire la accident. Analiza și studierea minuțioasă a cauzelor și condițiilor tipice care au favorizat accidentul rutier poate constitui o obligație a organului de urmărire penală în conformitate cu legislația procesual-penală. Prin

urmare, există toate motivele pentru a descrie caracteristica criminalistică a accidentelor rutiere ca un studiu complex. Se impune cunoașterea elementelor structurii tuturor factorilor implicați în circulația rutieră, pentru a distinge acțiunile a trei categorii de factori, aflați frecvent într-o anumită interdependență: factorul uman, factorul tehnic și factorul rutier. Stabilirea mecanismului săvârșirii accidentului rutier, precum și eficacitatea investigațiilor depinde într-o mare măsură de cunoașterea de către organul de urmărire penală a legităților de apariție și dezvoltare a condițiilor de drum periculoase. Totodată, la stabilirea și evaluarea circumstanțelor săvârșirii accidentului rutier trebuie să reieșim și din faptul că conducătorul mijlocului de transport, în condițiile de schimbare spontană a situației, trebuie să fie în permanență pregătit să evalueze situația și să anticipeze consecințele nefaste. Din aceste considerente, este important să studiem și să ne expunem referitor la aceste deziderate.

Analiza și evoluția planificării activităților de urmărire penală în cadrul cercetării accidentelor rutiere. Planificarea urmăririi penale este un proces continuu care atribuie acesteia un suport științific de organizare a muncii, eliminând din activitatea organelor de urmărire penală percepția unilaterală a investigațiilor, desfășurarea unor activități inutile și formalismul. Planificarea se evidențiază ca o activitate, care sistematizează toate activitățile ce urmează a fi întreprinse pentru asigurarea unei finalități judiciare de calitate. Ea conferă perspectiva investigării și reprezintă rezultatul unui proces complex de analiză care însoțește întreaga urmărire penală. Acest proces conține inclusiv metodele logice, cum ar fi: analiza, sinteza, inducția, deducția, ipoteza și analogia. Observăm din context că întreaga activitate de planificare constituie nu numai un proces continuu, ci și unul complex de gândire și analiză care evidențiază nivelul de pregătire al celor care efectuează investigarea și capacitatea acestora de a analiza și sintetiza toate datele, circumstanțele, împrejurările și aspectele pe care le oferă împrejurările cauzei investigate. În cazul în care metoda planificării este ignorată, urmărirea penală riscă a fi superficială, uneori haotică, cu toate consecințele care decurg din aceasta: stabilirea incompletă a împrejurărilor faptei, administrarea necalificată a probelor, trecerea cu ușurință peste date și împrejurări semnificative pentru soluționarea cauzei, utilizarea insuficientă a metodelor și mijloacelor științifice criminalistice, alte deficiențe de natură să conducă la cheltuieli inutile de energie și timp, iar în cazuri mai dificile, să facă imposibilă stabilirea adevărului. Aici observăm că nu numai lipsa planificării generale a investigării unui accident rutier în parte, dar și lipsa planificării acțiunilor de urmărire penală în parte pot conduce inevitabil la ineficacitatea și soluționarea injustă a cauzei, în condițiile complexității sporite a acestor tipuri de infracțiuni. Planificarea activității de urmărire penală a accidentului rutier nu trebuie înțeleasă în mod simplist, ca întocmire a unei liste de acțiuni, așa cum mai procedează, din păcate, unii ofițeri de

urmărire penală. Reieșind din acest deziderat, în vederea realizării acestei sarcini, a fost efectuat un studiu privind evoluția organizării și planificării diferitor tipuri de accidente rutiere.

Oportunitatea implementării metodelor și mijloacelor tehnico-criminalistice la investigarea accidentelor rutiere. Optimizarea activității de investigație a accidentelor rutiere este posibilă numai cu condiția de a îmbunătăți unele metode și căutarea unor noi modalități de lucru ale organului de urmărire penală, care evident urmează a fi argumentate științific. Suntem de acord cu părerea că ofițerul de urmărire penală, în activitatea de investigare a accidentelor rutiere, trebuie să fie cât mai creativ, să dezvolte mai multă imaginație, inițiativă și inventivitate, deoarece numai aceste calități poate să-l conducă spre folosirea diverselor metode și mijloace tehnico-științifice. La diferite etape ale investigării, ofițerul de urmărire penală trebuie cât mai eficient să aplice metode și mijloace tehnico-criminalistice, ceea ce în practica judiciară a R. Moldova nu se face la nivelul convenit. Elementar, aplicarea mijloacelor tehnice la cercetarea locului faptei nu este la nivelul corespunzător. Actualmente, aplicarea metodelor și mijloacelor tehnico-criminalistice permite un nivel nou al posibilităților ce țin de cercetarea circumstanțelor accidentului rutier, determină cerințele din ce în ce mai mari privind calitatea și cantitatea probelor, gradului de adevăr, de apartenență la eveniment etc. Totodată, legislația procesual-penală impune respectarea strictă a procesului de colectare a probelor, astfel ca acestea să fie pertinente și admisibile. Nu ar fi corect să limităm activitatea analitică a ofițerului de urmărire penală la folosirea tot mai frecventă a diverse metode și mijloace tehnico-criminalistice, inclusiv tehnica de calcul. Suntem de acord că folosirea abuzivă a mijloacelor tehnico-criminalistice de către ofițerul de urmărire penală nu trebuie să conducă la ingerința lui în activitatea experților judiciari. Considerăm oportun de studiat această problemă și de venit cu unele soluții de îmbunătățire și asigurare a unui nivel calitativ și cantitativ al investigării unui asemenea flagel.

Studierea și relevarea la nivel practic a problemelor apărute în urma cercetării la fața locului în cazul investigării accidentelor rutiere. Cercetarea la fața locului este una dintre cele mai importante acțiuni de urmărire penală, ce poartă un caracter imediat și absolut necesar, în cazurile accidentelor rutiere. De rezultatele acesteia depind în mare măsură descoperirea infracțiunii, identificarea făptuitorului, stabilirea prejudiciului etc. În primul rând, trebuie remarcat faptul că cercetarea locului faptei în cazuri de accidente rutiere conține multe caracteristici specifice, care nu se regăsesc la alte cercetări ale locului faptei, pentru alte tipuri de infracțiuni, dar, în același timp, se supun cerințelor și recomandărilor generale atât procesuale, cât și tactice criminalistice, elaborate de teoreticienii și practicienii din domeniile procesului penal și criminalisticii. Cele mai frecvent întâlnite deficiențe sunt cele ce țin de organizarea cercetărilor. Dintre multiplele deficiențe de organizare, am putea menționa două, cele mai

importante, după părerea noastră: lipsa specialiștilor în componența grupei operative de urmărire penală și deficiențe majore în echiparea cu mijloace tehnice – speciale. Din această cauză etapa de organizare a cercetării locului accidentului rutier este foarte importantă. A devenit anihilată diferența dintre organizarea CFL la sediul organului de urmărire penală și pregătirea nemijlocit la locul faptei. Evident, importanța acestei etape devine clară la locul faptei, prin prisma unor condiții nefavorabile ce țin de factorul natural și mai cu seamă de factorul uman: prezența persoanelor străine, înlăturarea cărora este dificilă din cauza insuficienței membrilor grupei operative de urmărire penală și a prezenței persoanelor interesate în finalitatea rezultatelor cercetării, care, de regulă, tind spre denaturarea circumstanțelor în favoarea lor. În unele cazuri soldate de decesul unor persoane, ca o consecință a accidentului rutier, se încearcă trecerea responsabilității pentru încălcarea regulamentului circulației rutiere pe seama celor decedați. Toate aceste circumstanțe creează o povară emoțională asupra celor care investighează, care în mod firesc poate conduce la diverse erori și omisiuni. Deseori, practicienii nu țin cont de acele două faze importante ale cercetării locului faptei – criminalistic și tehnic – care ambele trebuie să se încadreze și să facă un tot întreg, nefiind delimitate. Una dintre problemele cele mai des întâlnite în cadrul acestor două faze este că la întocmirea procesului-verbal de cercetare la fața locului și a procesului-verbal de descriere a stării tehnice a mijlocului de transport participă două persoane diferite, care ulterior, artificial, pierde legătura între aceste componente, fapt ce face dificilă obținerea de imagini în ansamblu a locului accidentului. Asemenea deficiențe apar atunci când persoana care efectuează cercetarea la fața locului nu are în continuare atribuții de investigare a cazului. În cazurile în care ofițerul de urmărire penală întocmește nemijlocit aceste acte procesuale, dar sunt admise totuși aceste deficiențe, nu ne rămâne decât să conchidem că în acel moment ofițerul de urmărire penală nu vede perspective ale investigării ulterioare cu prezența sa în acest caz sau nu cunoaște metodică de cercetare a accidentelor rutiere. La etapa de fixare a rezultatelor au loc omisiuni și erori referitoare la consecutivitatea, rigurozitatea și deplinătatea descrierii circumstanțelor stabilite. Spre exemplu, deseori în procesul-verbal de cercetare la fața locului nu se descriu în detaliu urmele materiale depistate la locul faptei (nu se indică culoarea, transparența, proveniența și alte calități, care ar permite stabilirea provenienței cioburilor de sticlă). Referitor la fixarea tehnică, deseori organul de urmărire penală nu ține cont de aspectele tactice criminalistice, în special schița locului accidentului este întocmită cu diverse încălcări și nu este corelată cu procesul-verbal al cercetării locului faptei. Deși, schița locului accidentului rutier este o anexă a procesului-verbal, trebuie să se ia în considerare că este o sursă de informații pentru expertiza tehnică auto. Planșa fotografică, fiind o modalitate de fixare tehnică, trebuie executată după toate rigorile elaborate de știința criminalistică. Însă în practică

nu se ține cont de acele cerințe și recomandări și sunt executate aproape haotic. Aceste deficiențe relevate în planșele fotografice ale accidentelor rutiere nu numai că nu pot fi o sursă de informație pentru ulterioarele expertize care trebuie dispuse în cauză, dar nu pot fi nici o sursă de vizualizare a locului accidentului rutier, pentru a crea o imagine a mecanismului săvârșirii accidentului rutier. Existența problemelor menționate mai sus și a altor deficiențe stabilite în procesul de cercetare a locului faptei în cazurile de accidente rutiere, precum și fixarea necorespunzătoare a rezultatelor cercetării influențează semnificativ investigarea cauzei, care în fine pot să conducă și la tergiversarea urmăririi penale. Fiind una dintre acțiunile de importanță majoră și mai cu seamă având un specific deosebit, în cadrul acestui obiectiv ne-am propus să evidențiem reperele principale cu ajutorul cărora organul de urmărire penală să poată acumula acea informație utilă, care ulterior să-l ajute la stabilirea mecanismului accidentului și procesului de modelare criminalistică a acestui accident rutier.

Analiza și evidențierea impactului declarațiilor în cadrul audierii participanților și martorilor. Cercetând acest obiectiv, ne-am propus soluționarea problemelor legate de declarațiile participanților, care deseori pot fi contradictorii. După cum susțin unii savanți ca Theodoru Gr., Moldovan L. [151, p.134], Ciopraga A., Iacobuță I. [22, p.293], Stancu E., Moise A. [146, p.201], audierea participanților, indiferent de poziția acestora în procesul penal, nu poate fi concepută fără stăpânirea unor cunoștințe profunde în domeniile tacticii criminalistice, psihologiei judiciare. Prima problemă identificată în cadrul audierii persoanelor este că aceasta are loc într-o ambianță pasivă și, în esență, se consemnează acele declarații pe care le consideră oportune audiatul. Nu este corect, însă rareori sunt procese-verbale de audiere care conțin întrebări de verificare și detalieri, întrebări care să valorifice atenția audiatului și audierea în vederea depistării esenței problemei. Nu se observă aplicarea tacticilor declarațiilor disimulate. Totodată, în declarații, de obicei, lipsește informația cu privire la perioada timpului aflării la volan, în cazul implicării mijloacelor de transportare a pasagerilor, la timpul și locul examinării medicale, la ultimele reparații efectuate asupra mijlocului de transport etc.

Studiind practica judiciară autohtonă, conchidem că deseori, majoritatea ofițerilor de urmărire penală lucrează după metode neinspirate. De ce se întâmplă asemenea lucruri? Deseori apare situația când cel audiat declară despre o oarecare împrejurare ținând cont de versiunile proprii și fiind în contradicție cu probele existente, dar ofițerul de urmărire penală desfășoară o altă acțiune de urmărire penală pentru compararea declarațiilor cu rezultatele obținute în cadrul acestei acțiuni de urmărire penală. Nu negăm că această tactică este una legală, dar asemenea rezultat ar putea fi obținut și în timpul audierii, dacă ofițerul de urmărire penală cunoaște și poate folosi metodele tactice de audiere și, în special, pentru a evita declarațiile mincinoase.

Un alt motiv ce impune cercetarea problemei date este formarea declarațiilor la participanții și martorii accidentului rutier. Aceasta este legată de individualitatea fiecăruia și perceperea circumstanțelor observate. Deseori persoana audiată pentru prima dată devine martor la asemenea eveniment, iar cunoștințele pe care le posedă în domeniul dat sunt insuficiente pentru redarea ulterioară obiectivă a evenimentelor vizualizate. De aceea primele declarații făcute de participant sau martor despre circumstanțele accidentului rutier devin deseori cele mai importante, deoarece audiatul nu a dispus de timp pentru analize și disimulări.

Analiza experimentului, reconstituirii și verificării declarațiilor în cadrul urmăririi penale la cercetarea accidentelor rutiere. Rolul și importanța acestor acțiuni de urmărire penală în cadrul investigării accidentelor rutiere este deosebit, dar în majoritatea dosarelor studiate acestea lipsesc. Astfel, ne propunem în acest studiu doctrinar să relevăm importanța acestor acțiuni, să stabilim din ce cauză acestea nu se efectuează și să facem propunerile de rigoare. Referindu-ne la efectuarea experimentului în cadrul urmăririi penale, ultimul constituie un izvor de informații important ce poate clarifica unele circumstanțe, imposibil de stabilit prin alte procedee probatorii. În procesul de investigare a accidentelor rutiere, deseori ofițerii de urmărire penală confundă aceste acțiuni. În unele cazuri efectuează diverse măsurări specifice cercetării la fața locului și în nici un caz nu pot fi realizate în cadrul experimentului sau al verificării declarațiilor. O altă situație apare după ce în ordonanța de efectuare a acțiunii de urmărire penală nu este indicat scopul efectuării, iar în altele, în general, lipsește motivația experimentului. Unele pretenții sunt față de calitatea procesului-verbal al acțiunii efectuate. El nu conține descrierea și fixarea detaliată a acțiunilor întreprinse, numărul și consecutivitatea lor, dar și, în unele cazuri, rezultatele obținute și nu au regăsit reflectare. În procesele-verbale nu este clar cine a executat măsurările, a calculat timpul etc. Evident, putem presupune că este scăparea unui ofițer de urmărire penală, dar situația a devenit o problemă de sistem. Totodată, în cadrul experimentului în procedura de urmărire penală deseori nu se ține cont, ori se ignorează condiția de bază că experimentul trebuie efectuat cât mai posibil de condițiile în care s-a produs accidentul, nu se efectuează și respectiv repetările multiple, unde toate acestea, fiind cumulate, pot afecta rezultatele. Uneori nu ne permitem să apreciem deplinătatea rezultatelor acțiunilor de urmărire penală întreprinse, din cauza calității proaste a fixărilor tehnice. Evident că în asemenea condiții acțiunile de urmărire penală își pierd esența și nu au un impact probatoriu.

Un alt element supus cercetării îl constituie analiza și aprecierea rezultatelor experimentului și reconstituirii. Deseori, ofițerii de urmărire penală iau în considerare rezultatele experimentului ca o realitate obiectivă, deși, de fapt, ele arată doar că o astfel de posibilitate nu este exclusă. Probabilitatea rezultatelor experimentului rezultă din faptul că acesta niciodată nu

reproduce în realitate cu exactitate și complet în detaliu împrejurările în care a avut loc accidentul. Chiar și având un rezultat pozitiv în legătură cu evenimentul verificat, acesta indică probabilitatea existenței sale în realitate, dar în nici un fel nu probează că anume această situație a fost în momentul producerii accidentului rutier. În asemenea cazuri, rezultatul pozitiv nu poate justifica o afirmație categorică, considerată ca fiind o dovadă imuabilă. Anume această abordare eronată aplicată la evaluarea rezultatelor experimentale conduce la dispunerea multiplelor expertize, care în consecință nu rareori se finalizează cu concluzii inedite și, în cele din urmă, la decizii nejustificate ce afectează cauza. Evident că și expertiza dacă se bazează pe date probabile are un caracter alternativ, deoarece concluziile expertului pot fi credibile numai atunci când se bazează pe date argumentate științifice.

Deseori experimentele sunt realizate la etapa ulterioară a urmăririi penale și, ca urmare, ofițerii de urmărire penală se lipsesc din start de posibilitatea de a folosi rezultatele experimentului la verificarea declarațiilor inițiale. Ar fi binevenit ca experimentul să se efectueze la etapa inițială a urmăririi penale pentru a evita ulterior declarațiile mincinoase și expunerile eronate.

În fine, accentuăm că un neajuns la efectuarea acestor acțiuni de urmărire penală este uneori absența bănușilor, învinușilor, victimelor, reprezentanților lor, dar mai cu seamă lipsa specialiștilor în domeniu, fapt care ulterior poate afecta calitatea rezultatelor și nu contribuie la realizarea optimă a obiectivelor puse în cadrul realizării acestor acțiuni de urmărire penală. Având în vedere aceste probleme, considerăm că este necesară studierea detaliată a lor. Se impune elaborarea unui mecanism care să înlăture chestiunile sus-numite.

Constatări tehnico-științifice și expertize judiciare la investigarea accidentelor rutiere. Expertizele constituie un important mijloc științific de probă. Este evident că dispunerea, efectuarea și valorificarea constatărilor tehnico-științifice și a expertizelor judiciare au loc în conformitate cu regulile generale care guvernează această activitate. Însă în practica judiciară există și ori deficiențe ce țin de dispunerea acestora, deficiențe determinate de calitatea și cantitatea obiectelor în litigiu și a modelelor de comparație, de formularea unor întrebări neclare ori referitoare la problemele care sunt de competența exclusivă a organului judiciar, singurul în măsură să le interpreteze și să le clarifice din punctul de vedere al legii. Deficiențele referitoare la calitatea și cantitatea obiectelor în litigiu sau la obiectele modele de comparație sunt diverse, fiind specifice anumitor tipuri de expertize. Spre exemplu, expertiza tehnică auto, fiind una dintre cele mai des dispuse în cazul accidentelor rutiere, se confruntă cu următoarele probleme: urmele de frânare au fost măsurate cu mare aproximație; deformările caroseriei mijlocului de transport nu au fost specificate sau au fost descrise insuficient; nu sunt indicate piesele care au

cauzat producerea accidentului; insuficiența descrierii mijlocului de transport la locul faptei etc. Deficiențele la punerea întrebărilor țin de respectarea formulării lor; necorespunderea obiectului expertizei; deseori nu obligă la un răspuns cert; solicită ca specialistul sau expertul să facă formulări și aprecieri cu privire la încadrarea juridică sau forme de vinovăție etc.

Alte deficiențe apărute la dispunerea constatărilor tehnico-științifice și a expertizelor judiciare țin de caracteristicile și starea obiectelor supuse cercetărilor; de necesitatea colectării modelelor de comparație și a altor materiale necesare în cauză; de specificul cercetărilor și metodelor de cercetare; de locul efectuării cercetărilor și condițiile de păstrare și transportare a materialelor; de specificul cazului și caracterul problemelor ce urmează a fi soluționate.

Totalitatea acestora impune necesitatea soluționării problemelor activității practice de expertiză judiciară, precum și a cauzelor care favorizează admiterea erorilor de expertiză, a altor neajunsuri care țin de calitatea rapoartelor de expertiză judiciară, prin prisma principiilor fundamentale și regulilor profesionale de activitate în sfera expertizei judiciare, acreditate normativ și aprobate de practica judiciară.

Analiza implicării organelor de urmărire penală și a instituțiilor de expertiză judiciară în prevenirea accidentelor rutiere. Un rol deosebit de important în procesele de prevenire a accidentelor rutiere în aspect doctrinar îi revine și criminalisticii. Elaborarea măsurilor de prevenire și realizarea practică a acestora urmează totdeauna a fi fundamentate științific. Studiind aspectul de prevenire a accidentelor rutiere, se constată că cele mai importante circumstanțe cărora ofițerul de urmărire penală trebuie să le acorde o atenție sporită țin, primordial, de determinarea cauzelor și condițiilor care au contribuit la săvârșirea fiecărui accident rutier în parte, deoarece aici se identifică miezul problemei. Este important să se identifice vinovatul însă nu în ultimul rând și aspectele de prevenire, condițiile asemănătoare altor accidente rutiere. În al doilea rând, se impune necesitatea elaborării unui set de măsuri preventive pentru înlăturarea circumstanțelor criminogene identificate și asigurarea punerii în aplicare a măsurilor preventive planificate. În acest context, reiterăm că organul de urmărire penală nu planifică și aplică la modul corespunzător cele mai stringente măsuri preventive, bazate pe investigarea nemijlocită a cauzei cu implicarea subdiviziunilor de resort din cadrul MAI și a instituțiilor de expertiză. Instituțiile de expertiză, de regulă, intervin prin două forme de prevenire: procesuală și nonprocesuală. Se constată că forma nonprocesuală de prevenire nu este eficientă, deoarece nu se elaborează recomandări preventive bazate pe analiza materialelor practicii de specialitate.

În concluzie, pentru a exclude aceste erori, în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere, atât pentru organul urmărire penală, cât și pentru instituțiile de expertiză, se propune

redresarea situației prin elaborarea recomandărilor de conlucrare între aceste instituții întru asigurarea efectivă a aspectului preventiv.

1.4. Concluzii la capitolul I

Problema accidentelor rutiere a fost și este până în prezent o preocupare esențială pentru întreaga societate. Această preocupare este datorată numărului impunător de accidente rutiere care provoacă victimizarea a mii de persoane. Astfel, evidențiem următoarele condiții:

1. Orice accident rutier, indiferent de tipul lui, presupune un risc ridicat de vătămare a pietonilor, pasagerilor, conducătorilor mijloacelor de transport și altor categorii de persoane, implicate nemijlocit în accidentul rutier. Din acest motiv, dar și pentru a clarifica și puncta erorile comise în timpul cercetării accidentelor s-a analizat sub diverse unghiuri starea actuală a cercetărilor unor astfel de fenomene.
2. Contracurarea eficientă a acestor fenomene prin prisma unor metode și mijloace tehnico-științifice și nemijlocit în conformitate cu cadrul legal este o prioritate nu numai a statului nostru, ci și a întregii comunități.
3. Securitatea traficului rutier poate spori nu numai prin influența directă a autorităților. Problema urmează a fi abordată în complex. Aceste preocupări devin mai stringente odată cu creșterea numărului de accidente, care este relativ direct proporțional cu creșterea numărului mijloacelor de transport, cu îmbunătățirea performanțelor lor și mai ales cu viteza de deplasare ca element ce deține prioritate în ierarhia cauzelor accidentelor rutiere, cu ameliorarea calității drumurilor și nu în ultimul rând cu educarea continuă a participanților la trafic și crearea culturii de participant la trafic.
4. Cercetările problemelor ce țin de investigarea accidentelor rutiere i-au preocupat într-un aspect mai profund sau tangențial pe unii autori, precum: Aioanei C., Bercheșan V., Cârjan L., Ciopraga A., Stancu E., Pușcașu V., Tăut I., Mircea I., Iablokov N., Belkin R., Averianova T., Gherasimov I. etc. Dintre autorii autohtoni, cercetările cărora au stat la baza elaborării acestei lucrări pot fi menționați: Odagiu Iu., Gladchi Gh., Larii Iu., Golubenco Gh., Dolea Ig., Osoianu T., Doroș S. etc.
5. Punctând cele mai importante prerogative ale acestui flagel și în urma cercetărilor științifice complexe și multilaterale ale legislației, aspectelor teoretice și practicii judiciare atât la nivel național, cât și internațional, ne-am propus ca scop realizarea elaborării recomandărilor practice, identificarea lacunelor în legislația de profil și

înaintarea propunerilor de rigoare, determinând ulterior creșterea eficacității cercetării și prevenirii accidentelor rutiere în baza analizei practicii judiciare.

Întru realizarea acestor scopuri au fost trasate următoarele sarcini:

- analiza practicii judiciare de cercetare a accidentelor rutiere;
- definirea și analiza problemelor survenite în urma cercetării accidentelor rutiere;
- evidențierea și analiza conținutului caracteristicii criminalistice a accidentelor rutiere;
- relevarea problemelor apărute în cadrul planificării investigării accidentelor rutiere;
- stabilirea acțiunilor de urmărire penală în cadrul cărora să se implice obligatoriu și specialistul;
- definirea problemelor la dispoziția și efectuarea constatărilor tehnico-științifice și a expertizelor judiciare în cazurile investigării accidentelor rutiere;
- identificarea și propunerea aspectelor de cooperare între organul de urmărire penală și alte structuri de stat și nonguvernamentale la investigarea accidentelor rutiere și la preîntâmpinarea acestora.

2. ACTUALITATEA ȘI TENDINȚELE MODERNE ÎN INVESTIGAREA ȘI PREVENIREA INFRAȚIUNILOR DIN DOMENIUL ACCIDENTELOR RUTIERE

2.1. Caracteristica criminalistică a infracțiunilor din domeniul circulației rutiere

În conținutul metodicii cercetării oricărui tip de infracțiune, inclusiv a celor din domeniul circulației rutiere, o importanță majoră o au aspectele științifice criminalistice și procesual-penale, cum ar fi caracteristica criminalistică a infracțiunii și obiectul probatoriu la cauza penală. În literatura de specialitate, aceste două noțiuni sunt puse deseori, sub semnul de egalitate între ele sau se prezumă că obiectul probatoriu se include în caracteristica criminalistică.

Termenul „caracteristica criminalistică” ca element al metodicii de cercetare a infracțiunilor, a apărut la mijlocul anilor 1960 și reprezintă aspectul criminalistic al infracțiunii ca un fenomen social negativ și periculos. Unul dintre primii cercetători în domeniul caracteristicii criminalistice, Sergheev L., definește termenul de caracteristică criminalistică drept „caracteristica infracțiunilor de anumite tipuri, care au o importanță criminalistică pentru descoperirea infracțiunii și, totodată, pentru cercetare științifică”. Actualmente, noțiunea de „caracteristică criminalistică” este definită, deși deseori apar divergențe în opiniile autorilor referitoare la acest termen, se rezumă la: un sistem de atribute și caracteristici criminalistice care caracterizează un anumit tip de infracțiune, cunoștințele cărora sunt obligatorii pentru descoperirea cu succes a tipului dat de infracțiuni.

Caracteristica criminalistică, după cum menționează Gherasimov I., are o importanță general-teoretică în metodică cercetării infracțiunilor, care poate fi folosită drept ajutor la elaborarea metodicilor detaliate de investigare a infracțiunii și reprezintă unul din cele mai importante elemente de structură [166, p.5].

La rândul său, noțiunea de „obiect probatoriu” se referă la teoriile probelor judiciare și cuprinde toate circumstanțele relevante, care urmează a fi demonstrate prin probatoriu în cadrul unei cauze penale. Astfel, între obiectul probatoriu și caracteristica criminalistică a infracțiunii există o anumită legătură care, după cum au menționat Panteleev I. și Savkin A., este analogică cu legătura dintre teoria probatoriului și știința despre infracțiune, dar în nici un caz nu poate fi atribuită legătura de parte dintr-un întreg [195].

Caracteristica criminalistică este totalitatea de cunoștințe criminalistice speciale dobândite în urma investigării mai multor infracțiuni de un anumit tip, care determină individualitatea acestui tip de infracțiuni. Utilizând aceste cunoștințe la investigarea și descoperirea genului dat de infracțiuni, la construirea versiunilor, argumentate științific, care vor construi o imagine generală a infracțiunii, cu totalitatea de elemente probatorii necesare, se va

diminua nivelul criminogen. Astfel, caracteristica criminalistică a infracțiunii reprezintă un element individual din structura de investigare și descoperire a infracțiunilor.

Conținutul caracteristicii criminalistice pentru un anumit tip de infracțiuni, după părerea mai multor autori, este diferit, fapt ce trezește des discuții pe acest subiect. După opiniile Belkin P., Bâhovski I. și Dulov A. aceste divergențe de opinii nu sunt într-atât de importante și de diferite, încât să nu existe posibilitatea de a le omite, pentru că, în mare parte, coincid [160, p.56]. Aceste divergențe se referă în mare parte la subiectul privind includerea în caracteristica criminalistică a infracțiunilor a cauzelor de săvârșire a infracțiunii și a condițiilor ce favorizează săvârșirea acestora. Divergențele se bazează pe faptul că unii autori susțin că cauzele și condițiile săvârșirii infracțiunii fac parte din știința criminologiei. În cazul dat putem fi de acord cu autorul Tanasevici V. care a menționat că „aceste circumstanțe se vor referi la aspectul criminalistic când se va stabili că acești factori și condiții au favorizat săvârșirea infracțiunii, și anume, aceste condiții concrete favorizează săvârșirea unei infracțiuni concrete. În cazul în care se va stabili răspândirea și repetarea lor în mai multe infracțiuni, transformarea lor într-un fenomen social care favorizează ca o legitate infracțiunile indicate, acestea vor deveni obiect al criminologiei”. La investigarea oricărei infracțiuni, o importanță majoră o are stabilirea cauzelor și condițiilor ei. Descoperirea acestor cauze și condiții devine posibilă doar prin cercetarea detaliată a tuturor circumstanțelor. Această va confirma încă o dată legătura strânsă dintre științele penale care au un scop comun – lupta cu criminalitatea care poate fi regăsită în conținutul obiectului probatoriu.

Mai mult, la stabilirea cauzelor și condițiilor accidentului rutier, autorul Cârjan L. specifică 14 factori psihici generatori de accidente, care sunt necesari de luat în considerare [19, p.663]:

- deficiențe în sfera atenției;
- operativitate redusă a funcțiilor decizionale;
- slaba rezistență afectivă în situații critice;
- impulsivitatea și agresivitatea;
- reactivitatea motorie scăzută;
- slabul autocontrol;
- nivelul scăzut al capacității de anticipare a evenimentelor în spațiul rutier;
- simț de răspundere scăzut;
- ambiția;
- indisciplina;
- supraestimarea propriului nivel de competență;
- vitezomania, „beția vitezei” și plăcerea pe care o resimte cel în cauză;

- nervozitatea;
- oboseala.

Analizând caracteristica criminalistică a accidentelor rutiere, nu se poate trece cu vederea numărul mijloacelor de transport înmatriculate în ultimii zece ani în R. Moldova. Conform datelor statistice, numărul mijloacelor de transport, indiferent de tipul lor, a crescut considerabil, unele categorii ajung la peste 200% [108]; [Fig. A1.1]. Această mărire considerabilă a numărului unităților de transport, pe de o parte, și infrastructura rutieră proastă, pe de altă parte, a condus și până în prezent la o frecvență înaltă a accidentelor rutiere. Pe parcursul anilor 2012-2016, pe teritoriul R. Moldova au fost înregistrate 12 827 accidente rutiere, în care 1675 persoane au decedat, iar alte 15 731 au suferit diferite traumatisme [Fig. A1.2]. Din numărul total de accidente pe anul 2016 **845** (a.p. 986; -14,6%) accidente au fost calificate ca **accidente grave**, în care respectiv **308** (a.p. 300; +2,6 %) persoane au decedat și **927** (a.p. 1205; -23,07%) persoane au fost traumatizate [Fig. A1.3]. Respectiv, numărul total de accidente rutiere produse în perioada 2012-2016 cu implicarea nemijlocită a minorilor a fost de 2197 accidente, ceea ce constituie 17,12%, iar accidentele rutiere produse din **culpa acestora** a ajuns la cifra de **338** sau 15,38% din numărul de accidente cu implicarea minorilor [Fig. A1.4-A1.5].

Pentru elucidarea acestor fenomene negative, făcând trimitere la metodica de investigare a accidentelor rutiere, principalele probleme care urmează a fi lămurite constituie elementele caracteristicii criminalistice a acestei categorii de infracțiuni: mecanismul accidentului rutier și modul în care acesta a avut loc, caracteristica carosabilului, consecințele parvenite, urmele create, cauzele și condițiile accidentului rutier, tipologia participanților la accident, factorii care au influențat conținutul declarațiilor lor, posibilele acțiuni efectuate în vederea ascunderii urmelor ori consecințelor.

Nu întâmplător mecanismul accidentului rutier a fost plasat pe primul loc în ierarhia elementelor caracteristicii criminalistice, deoarece la categoria dată de infracțiuni el este un factor decisiv, care într-o mare măsură influențează și ceilalți factori. În același timp, modalitatea de săvârșire a infracțiunii va fi pe locul doi, caracterizând un anumit tip de infracțiune. Ea joacă un rol secundar în caracteristica celorlalte elemente, primordial la caracteristica mecanismului accidentului.

Noțiunea de „mecanism al accidentului rutier” poate fi definită ca legătura dintre cauzele și condițiile accidentului și factorii care au determinat apariția lor. El include întregul proces (dinamica) al accidentului condiționat de acțiunile participanților la traficul rutier și o mulțime de factori obiectivi, care se caracterizează printr-o direcție și o consecutivitate specifică de

deplasare a mijloacelor de transport, raportată la alte obiecte și situarea lor reciprocă, precum și o contactare între ele la diferite faze ale accidentului.

În cazurile investigării accidentelor rutiere, conform opiniilor savanților Isșenko E. și Toporkov A. se evidențiază trei faze: inițială, culminantă și finală, fiecare dintre ele este continuitatea logică a fazei precedente și determină decurgerea fazei ulterioare [181, p.687; 179, p.276]. Pentru circulația rutieră este caracteristică situația când șoferul nu are obstacole la deplasare și, totodată, aceasta nu constituie un obstacol pentru alți șoferi. Faza inițială a unui accident rutier conține momentul de trecere de la situația normală de trafic la una periculoasă, iar apoi la una cu pericol iminent de accident rutier. Pentru început, faza inițială va fi caracterizată de condițiile de deplasare a mijlocului de transport și a pietonului înainte de a ajunge într-o situație periculoasă. Situația periculoasă se caracterizează prin creșterea șanselor de a comite un accident rutier, situație în care dacă nu se vor întreprinde măsurile de siguranță de către participanții la traficul rutier, se va produce o coliziune. Dacă aceste măsuri nu au fost întreprinse sau nu au fost îndeajuns de efective, procesul când mijlocul de transport se va apropia de altul sau de un pieton va genera situația cu pericol de accident. Situația cu pericol de accident este atestată atunci când participanții la traficul rutier nu dispun de posibilități tehnice de a evita accidentul rutier. Dacă în cadrul situației periculoase participanții la traficul rutier au posibilitatea reală de a evita impactul, atunci în situația cu pericol de accident evitarea accidentului rutier devine imposibilă.

Faza culminantă a accidentului rutier se caracterizează prin faptele care au cauzat consecințele: avariarea mijlocului de transport, vătămarea corporală sau decesul pietonului, pasagerilor, șoferului, deteriorarea altor obiecte. Faza finală urmează după cea culminantă și, de obicei, se termină în momentul când mișcarea mijlocului de transport este oprită (în cazul în care izbucnește un incendiu).

În această ordine de idei, savantul Alămoreanu S. indică existența acestor trei faze pe care le denumeste: faza anterioară coliziunii; faza coliziunii și faza postcoliziune [3, p.127]. Explicând aceste trei faze, autorul menționează că faza anterioară coliziunii este perioada de dinaintea producerii impactului, prezentând, în general, interes intervalul de timp cuprins între momentul declanșării stării de pericol iminent și momentul impactului. Faza coliziunii corespunde perioadei de contact. Faza postcoliziune durează din momentul desprinderii mijlocului de transport până la oprirea lor [3, p.127-128].

În mecanismul accidentului rutier, un rol destul de important, uneori chiar crucial, îl are starea tehnică a mijlocului de transport, care poate fi și o cauză a accidentului rutier, sau o condiție ce a favorizat accidentul. Aprecierea stării tehnice a autovehiculului ne oferă

posibilitatea stabilirii exacte a vitezei în momentul impactului, a poziției relative a automobilelor, ne dă o imagine clară asupra manevrelor efectuate de conducătorul auto anterior impactului, creează posibilitatea evidențierii defecțiunilor tehnice ale mijlocului de transport. De aceea în cadrul caracteristicii criminalistice a accidentului rutier este important să se cunoască defectele tipice ale mijlocului de transport, care pot afecta siguranța la trafic [Fig. A1.6]. Cunoașterea condițiilor meteorologice și de vizibilitate au o importanță vădită la stabilirea mecanismului săvârșirii accidentului, deoarece vizibilitatea pe parcursul deplasării este determinantă, în primul rând, de starea și condițiile drumului public, este influențată de condițiile atmosferice, existente în momentul producerii accidentului, de prezența vegetației pe părțile laterale ale drumului, precum și de circulația pe timp de noapte ș.a.

După cum rezultă din statisticile și cercetările efectuate de STI și INP, condițiile meteorologice nefavorabile ca ceața, ploaia, ninsoarea sau poleiul, pe de o parte, micșorează vizibilitatea și fac drumul lunecos, iar pe de altă parte, afectează capacitatea de conducere prin suprasolicitarea sistemului nervos central. Circulația pe timp de noapte favorizează producerea evenimentelor rutiere, din cauza faptului că obstacolele aflate pe partea carosabilă sau în imediata apropiere a acesteia, pe acostament ori în afara drumului par a fi mult mai departe și mai mari decât în realitate. Aceste circumstanțe trebuie avute în vedere odată cu stabilirea situației exacte de la fața locului, cât și odată cu aprecierea declarațiilor învinuitului sau inculpatului, martorilor ori persoanelor vătămate. La stabilirea mecanismului producerii accidentului și deci a vinovăției persoanelor implicate, factorii meteorologici menționați au o influență directă asupra coeficientului de aderență. Variația coeficientului de aderență, în diverse condiții de deplasare a autovehiculelor și în raport cu diverși factori ce afectează valoarea acestora, a fost stabilită pe cale experimentală. În afară de natura învelișului drumului și de condițiile meteorologice, valorile coeficientului de aderență sunt influențate și de construcția și starea anvelopelor, de elasticitate, de profilul și starea acestuia, de presiune sau de gradul lor de uzură.

Pentru aprecierea cât mai exactă a împrejurărilor în care s-a produs accidentul rutier, precum și a altor factori perturbatori în relația autovehicul-conducător auto-victimă, organele de urmărire penală trebuie să se edifice asupra drumului sau porțiunii de drum unde s-a produs accidentul rutier. Elementele caracteristice ce definesc forma unui drum în plan, în profil longitudinal și transversal constituie elemente geometrice ale drumului. De aceea organele de urmărire penală trebuie să clarifice ce secțiune are drumul în profil longitudinal, în pantă. Aceeași importanță trebuie acordată și profilului transversal al drumului.

Cele mai des întâlnite elemente geometrice ale drumului sunt: aliniamentele, curbele, declivitățile, lățimea părții carosabile și acostamentele. Pantele, rampele și curbele reduc considerabil vizibilitatea în planul drumului, acestea fiind generatoare de evenimente rutiere, mai ales în cazul manevrelor de depășire pe sectoarele de drum respective. Existența curbilor oferă posibilitatea stabilirii măsurilor de conduită preventivă pe care trebuia să le ia conducătorul auto, știut fiind faptul că în astfel de situații viteza pentru atacarea virajelor trebuie mult și din timp redusă, raza de curbura fiind elementul geometric ce influențează direct asupra stabilității și înscrierii autovehiculului în curbă. Clarificând aceste probleme, organul de urmărire penală va putea ulterior stabili dacă cel aflat la volan a rulat cu viteza până la limita „evitării oricărui pericol”, dacă s-a conformat indicatoarelor rutiere ce impuneau restricții de viteză în zonă, ori dacă victima prin acțiunile sau inacțiunile sale a contribuit sau nu, parțial ori în exclusivitate, la producerea accidentului.

În literatura de specialitate sunt prezentate o serie de circumstanțe care influențează fiziologia conducerii și limitele de adaptabilitate ale conducătorului auto, generate de caracteristicile geometrice și topometrice ale căilor rutiere. Astfel, lățimea benzii de circulație are efect asupra capacității de conducere a autovehiculului. Reducerea lățimii benzii produce un efect psihologic asupra conducătorului auto, materializat în micșorarea capacității de conducere față de situația când ar circula pe o bandă cu lățimea normală. Starea drumului are consecințe asupra capacității de conducere și în cazul în care suprafața carosabilă este deteriorată. La deplasarea pe un astfel de drum valoarea aderenței la un anumit moment poate să nu fie aceeași la toate roțile, ceea ce sporește probabilitatea producerii derapajului.

Pentru mecanismul accidentului rutier este caracteristic consecutivitatea rapidă a tuturor fazelor. Pentru analiza multilaterală a accidentului rutier cu scopul de a stabili cauzele și vinovăția participanților este necesar de cercetat atent acest mecanism, ceea ce a determinat structurarea sa în mai multe etape, legate între ele prin relația de cauză - efect.

Unii autori propun divizarea mai detaliată a mecanismului accidentului rutier în șapte etape, și anume:

- 1) etapa premergătoare;
- 2) etapa inițială;
- 3) etapa apariției situației de pericol;
- 4) reacționarea sistemului circulației rutiere la situația de pericol;
- 5) situația cu pericol de accident rutier ce poate fi controlată;
- 6) situația cu pericol de accident rutier ce nu poate fi controlată;
- 7) consecințele finale.

În procesul analizei detaliate a mecanismului accidentului rutier, acest model accentuează posibilele abateri în momentul și după producerea accidentului rutier, condiționate de acțiunile participanților la traficul rutier sau de alți factori întâmplători.

Noțiunea de „situație la trafic” este una complexă și reprezintă totalitatea de factori obiectivi și subiectivi care caracterizează din mai multe puncte de vedere porțiunea de carosabil și condițiile de deplasare pe el care trebuie să fie luate în vedere de către participanții la traficul rutier. Situația la trafic include planul drumurilor și al străzilor, caracterul și starea suprafeței carosabilului, prezența mijloacelor de dirijare a circulației rutiere, amenajarea exterioară, condiționarea vizibilității ziua și noaptea, intensitatea și viteza de deplasare a mijloacelor de transport și a pietonilor, comportamentul participanților la traficul rutier, condițiile climaterice etc. Această totalitate de factori este foarte dinamică și sub influența factorilor de comportament al participanților la trafic, a factorilor climaterici și a altora se poate schimba rapid. Cu cât este mai nefavorabilă situația la trafic, cu atât posibilitatea apariției unei situații cu pericol de accident este mai mare [Fig. A1.7-A1.9].

La investigarea accidentelor rutiere, aprecierea situației la trafic trebuie să fie individualizată, reieșind din totalitatea de date ce sunt disponibile, care corespund cu o anumită perioadă de timp, în cele mai dese cazuri, până la momentul impactului, în timpul lui, în momentul terminării impactului și după impact. Dinamica situației la trafic, menționată mai sus, determină o recomandare venită din practică de a investiga în modul cel mai operativ și constă în ieșirea la fața locului a ofițerului de urmărire penală, efectuarea cercetării la fața locului cu organizarea ridicării tuturor urmelor și obiectelor, care vor avea importanță în cauză.

Procesul de investigare a fiecărui caz este individual, însă în pofida faptului dat, sunt caracteristici comune care sunt condiționate de scopul investigării în general și, în special, de faptul că accidente rutiere aparțin unui anumit tip de infracțiuni. Dacă e să privim investigarea cazurilor de accidente rutiere ca o activitate ce acumulează material probatoriu și date factice, atunci este necesar ca să se desprindă de la volumul inițial de informație cu acumularea noilor informații. În acest caz, se observă importanța delimitării situațiilor inițiale într-un accident rutier, fapt ce va fi o trăsătură caracteristică a acestui tip de accident rutier.

Reieșind din analiza practicii de cercetare a accidentelor rutiere, s-au delimitat două situații de bază, care vor determina ulterioara direcție a investigației accidentului rutier la etapa inițială.

Prima se caracterizează prin faptul că la momentul când a fost dat apelul telefonic la poliție și, respectiv, la deplasarea la fața locului a grupei operative, toți participanții la accidentul

rutier sunt la fața locului. Această situație este caracteristică pentru marea majoritate a cazurilor de accidente rutiere.

A doua se caracterizează prin faptul că șoferul autoturismului implicat în accidentul rutier fuge de la fața locului și se ascunde, iar persoana nu este identificată. Astfel de situații de obicei pot fi întâlnite pe autostrăzi din afara localității, pe timp de noapte, săvârșită de încălcători înrăiți ai regulamentului de circulație rutieră, ei fiind siguri că nu au fost văzuți de nimeni, fapt ce o să le permită să se eschiveze de la pedeapsa care o merită.

În ambele cazuri, drept circumstanțe ce pot complica investigarea și descoperirea infracțiunii poate fi lipsa martorilor oculari, decesul sau vătămarea gravă a victimei, fapt ce împiedică obținerea datelor importante în procesul de investigare. Pentru prima situație, deseori se întâmplă ca mijlocul de transport vinovat de accidentul rutier să rămână pe loc, însă șoferul să se ascundă de la fața locului. Un astfel de comportament al său poate fi determinat de o situație de stres în urma consecințelor parvenite, frica de răspundere sau dorința de a câștiga ceva timp pentru a se gândi referitor la poziția sa de apărare, starea de ebrietate, cu scopul de a ascunde faptul dat. Astfel de șoferi sunt identificați foarte ușor cu ajutorul bazelor de date ale unităților de transport, dar sunt și cazuri când ei se prezintă la organele de drept pentru a recunoaște fapta săvârșită. De regulă, se ascund de la locul faptei persoanele care au săvârșit un accident rutier pe o unitate de transport sustrasă, ce nu le aparține ori este împrumutată. A doua situație uneori poate fi complicată prin faptul că șoferul ce a săvârșit accidentul rutier se ascunde pe unitatea de transport implicată în accident, luând cu sine și cadavrul persoanei cu scopul de a-l ascunde într-un alt loc.

În prima situație, luând cunoștință de circumstanțele accidentului rutier, de regulă, este clar ce s-a întâmplat și care sunt consecințele. Datele inițiale necesare pentru stabilirea tuturor circumstanțelor pot fi obținute de la participanții la accidentul rutier rămași în viață și de la martorii oculari. Acest volum inițial de informație permite ofițerului de urmărire penală să aleagă calea ulterioară și direcția investigării.

A doua situație împiedică considerabil descoperirea și investigarea cazului, deoarece lipsa mijlocului de transport și a șoferului nu ne permit să acumulăm suficiente date pentru a aprecia cele întâmplate, a cunoaște toate circumstanțele accidentului rutier. Primordial, în acest caz, va fi organizarea măsurilor ce au drept scop descoperirea infracțiunii, și anume identificarea șoferului și a mijloacelor de transport implicate în accidentul rutier și reținerea lui ulterioară precum și ridicarea mijlocului de transport în calitate de corp delict. Succesul în descoperirea unor asemenea cazuri constă în efectuarea cu o operativitate maximă a tuturor măsurilor necesare pentru identificarea și reținerea făptuitorului, din simplul motiv că șoferul implicat în accidentul

rutier, în scurt timp poate să părăsească localitatea sau chiar țara, poate repara mijlocul de transport sau să-i schimbe culoarea cu scopul de a ascunde urmele accidentului rutier ori îl poate vinde la piese cumpărătorilor de automobile vechi și uzate.

Pentru ofițerul de urmărire penală, în astfel de cazuri, prioritară este organizarea tuturor măsurilor necesare pentru a preveni părăsirea localității sau țării de către șoferul implicat în accidentul rutier. Totodată, sunt audiați toți martorii oculari cu privire la modelul mijlocului de transport, culoarea, direcția în care a urmat deplasarea acestuia, numerele de înmatriculare. În urma reținerii făptuitorului și ridicării mijlocului de transport, această situație trece în metoda clasică de investigare a accidentelor rutiere.

Caracteristica generală a consecințelor accidentelor rutiere reiese din definiția acestora – aceasta poate fi moartea sau vătămarea corporală a cuiva, deteriorarea mijlocului de transport sau a încărcăturii ce era în el, deteriorarea indicatoarelor rutiere, a stâlpilor sau a altor obiecte de pe drum, totodată și alte pagube materiale. Cele mai grave consecințe, desigur, sunt decesul unei persoane, vătămarea corporală sau traumatizarea psihică și psihologică. În urma unui accident rutier, pot surveni consecințe negative și asupra mediului ambiant (de exemplu, în cazul accidentului mijlocului de transport ce avea o încărcătură toxică, explozibilă sau radioactivă).

În cadrul caracteristicii criminalistice a consecințelor accidentelor rutiere, accentul se pune pe urmările din punct de vedere material sub formă de deteriorări și urme. Pentru accidente rutiere, de regulă, este caracteristic prezența schimbărilor esențiale în ambianța materială a locului accidentului și formării a numeroase urme specifice. Acestea și urmele de deplasare a mijlocului de transport, frânarea și deraparea pe carosabil și în afara lui, urmele de contact între unitatea de transport și alte obiecte (deformări, îndoituri, zgârieturi, rupturi etc.), piesele ce s-au desprins sau bucățile din ele, substanțele etc. Cunoașterea acestor urme și localizările lor specifice ne permit să determinăm tipul de accident rutier, mecanismul și unele circumstanțe ale acestuia, de regulă, ele reprezintă o totalitate de evenimente ce au format cauzele și condițiile accidentului. În cele mai multe cazuri, infracțiunile ce țin de domeniul circulației rutiere și anume accidente rutiere sunt rezultatul nerespectării intenționate a regulilor de circulație rutieră și în foarte rare cazuri cauza accidentului este o condiție întâmplătoare [Tabelul. A1.10-A1.11].

Cele mai tipice circumstanțe care au favorizat accidentul rutier sunt – neajunsuri în organizarea circulației a unităților de transport și a pietonilor, în controlul stării tehnice a autoturismului, neajunsuri în pregătirea viitorilor șoferi.

O importanță deosebită în caracteristica criminalistică a accidentelor rutiere o are individualitatea tipologică a persoanei participantului la circulația rutieră și în mod deosebit a

persoanei care încalcă regulile de circulație rutieră – conducătorul mijlocului de transport sau pietonul. De regulă, această categorie de participanți la trafic are trăsături specifice cum ar fi încrederea în sine exagerată, pregătirea slabă și lipsa deprinderilor practice, egoism, nedorința de a respecta regulile de circulație rutieră și de exploatare a unităților de transport [Tabelul. A1.12].

Dinamica accidentelor este, în principal, legată nemijlocit de conduita celui aflat la volan. Sub aspectul stării participanților la trafic, îndeosebi a conducătorilor auto, un rol important asupra limitelor fiziologice și psihologice îl joacă oboseala, boala, alcoolul și medicamentele, diferite boli, coroborate cu consumul de medicamente ori stimulente se constituie în factori favorizanți ai producerii accidentelor. Consumul de medicamente, sedativele, hipotensivele, antialergicele sau antibioticele, fiecare cu specificul său, influențează negativ capacitatea de conducere. Contrar unor păreri, cofeina nu diminuează oboseala sau influența alcoolului, ci la unele persoane produce o stare contrară de neliniște, tremurări și nesiguranță în mișcări.

Consumul de alcool, prin efectele sale – paralizarea centrilor inhibitori, scăderea atenției, încetinirea reflexelor, reducerea acuității vizuale, apariția tulburărilor de echilibru – afectează puternic capacitatea de conducere a șoferului și se constituie într-o importantă cauză a producerii accidentelor rutiere.

Din punctul de vedere al cercetării, starea conducătorului auto și a victimei în momentul impactului, pe fonul consumului de alcool, are o importanță deosebită, pe de o parte, pentru elucidarea mecanismului producerii accidentului și dovedirii vinovăției, iar pe de altă parte, pentru extinderea cercetărilor în cauză [Tabelul A1.13].

Analizând comportamentul participanților la trafic, organele de urmărire penală trebuie să acorde o atenție deosebită stabilirii măsurilor luate și manevrelor efectuate de conducătorul auto pentru evitarea accidentului. Acest lucru se impune mai ales în situația când se invocă starea de necesitate ori cazul fortuit. **Starea de necesitate** implică existența unui pericol grav care nu ar putea fi înlăturat decât prin săvârșirea unei alte fapte de natură penală. Există **caz fortuit** dacă, în timp ce o persoană conducea autovehiculul cu viteză legală, din cauza uzurii premature, a unor detalii de la sistemul de direcție, făcând ca mecanismul de direcție să se blocheze și să se producă un accident rutier soldat cu moartea unei persoane și vătămarea gravă a alteia. Din contextul celor expuse, analizând comportamentul participanților la trafic, oboseala are ca efect principal încetinirea manevrelor, scăderea atenției, nesincronizarea mișcărilor. Conducerea autovehiculului într-o asemenea stare și accelerată de anumite circumstanțe cum ar fi: căldura din habitaculul mijlocului de transport, zgomotul uniform al motorului, monotonia drumului etc., obolesc sistemul nervos și totodată în situația când se invocă starea de necesitate sau un caz

fortuit conducătorul mijlocului de transport nu reacționează imediat la situația creată și survin acele consecințe negative [2, p.106].

La fel, este destul de important faptul cunoașterii tipologiei martorilor oculari ai accidentului rutier. Persoanele care nu au permis de conducere, sau care nu au cunoștințe în domeniul regulamentului de circulație rutieră, se orientează foarte slab în cazul unui accident rutier, care s-a întâmplat pe neașteptate, într-un timp foarte scurt. Atenția acestui tip de martori de obicei se focusează pe faza culminantă a accidentului, sau chiar doar pe urmările care au survenit. Mulți dintre martori nu pot determina corect distanța la vedere sau viteza cu care se deplasa unitatea de transport, care de multe ori dau o eroare destul de considerabilă. Aceasta este necesar de luat în considerare la primirea, verificarea și aprecierea datelor obținute de la martori, iar în cazul când avem posibilitatea să alegem martorii, să alegem anume acei martori care au ceva cunoștințe în domeniul circulației rutiere sau care ar putea furniza o informație mult mai concretă și corectă.

Pentru a-și forma o imagine completă asupra comportamentului conducătorului auto, organele de urmărire penală trebuie să clarifice ce activități a desfășurat acesta după producerea accidentului, respectiv dacă s-a oprit și a acordat primul ajutor victimei sau a transportat-o la cea mai apropiată unitate medicală ori, dimpotrivă, a părăsit locul faptei sau a abandonat mijlocul de transport implicat în accident. Toate acestea, în afara asigurării unei încadrări juridice corespunzătoare a faptelor, caracterizează profilul moral al făptuitorului, aspectul fiind reliefat și de cunoașterea comportamentului anterior al acestuia dacă a mai fost cercetat pentru fapte similare ori sancționat pentru încălcarea regulilor prevăzute de legislație.

În practica investigării accidentelor rutiere au fost cazuri când șoferii își recunoșteau vinovăția în accidentul rutier dar totuși întreprindeau măsuri pentru a ascunde unele urme sau a denatura urmele careva date despre cauza accidentului rutier. În timpul cât îi așteptau pe inspectorul inspectoratului național de patrulare sau pe ofițerul de urmărire penală, șoferul deteriora intenționat anumite piese sau mecanisme ale mijlocului de transport. Șoferii care fugeau de la fața locului, pe lângă ascunderea urmelor și deteriorarea intenționată, uneori recurgeau la deteriorarea mai gravă a mijlocului de transport, cum ar fi lovirea de copaci, stâlpi) distrugând astfel deteriorările drept urme ce erau pe unitatea de transport înainte de impact, cu scopul de a se eschiva de la o pedeapsă mai aspră, cum ar fi decesul sau vătămarea gravă a unei persoane.

Nu de puține ori personal, sau prin o persoană terță, șoferul care este vinovat de accidentul rutier încearcă să influențeze asupra martorilor sau a victimei prin cumpărarea lor, îmbunarea lor sau chiar prin amenințări cu scopul ca acestea să-și schimbe mărturiile în favoarea

lor. Acest element constituie de asemenea, o importanță majoră în cadrul caracteristicii criminalistice a accidentelor rutiere.

În legătura cu victimele accidentelor rutiere, trebuie să se stabilească ce calitate au avut – pieton, bicicliști, însoțitori, pasageri, ocupanți ai altor mijloace de transport, locul pe care îl ocupau, acțiunile întreprinse înainte de accident, manevrele efectuate pentru evitarea impactului, contribuția lor la producerea accidentului. Ponderea conflictelor mijloc de transport-pieton se înregistrează în mediul urban unde, odată cu dezvoltarea orașelor, a crescut spectaculos și traficul pietonal. Conform statisticilor, în zonele urbane 58% din accidentele rutiere se produc din cauza încălcării regulilor de circulație de către pietoni. Pornind de la această realitate, pe lângă calitatea avută în evenimentul rutier, organele de urmărire penală trebuie să elucideze și următoarele aspecte:

- direcția în care se deplasa victima în momentul în care a fost lovită de autovehicul;
- distanța parcursă de la trotuar sau acostament spre axul drumului ori de la ultimul loc de oprire până la locul impactului;
- viteza de deplasare a victimei;
- starea fizico-psihică a victimei.

Numai elucidând problemele sus-numite, organele de urmărire penală vor putea aprecia exact împrejurările în care s-a comis accidentul, contribuția fiecărui participant la producerea lui și posibilitatea reală pe care a avut-o conducătorul auto de a evita impactul.

La baza obiectului probatoriu stă formula din șapte componente din dreptul roman: ce, unde, când, cine, cum, cu ce scop, în ce circumstanțe, formulă care permite analiza unei infracțiuni din toate punctele de vedere. La acestea putem adăuga cauzele și condițiile obligatorii care trebuiau să fie identificate.

Înainte de toate, probațiunii va fi supusă fapta infracțională, din punct de vedere criminalistic aceasta va fi ca o structură de elemente legate între ele, care în mulțimea lor formează date faptice ce reflectă latura obiectivă și obiectul infracțiunii.

Una dintre cele mai importante circumstanțe în cadrul obiectului probatoriu al accidentelor rutiere este identitatea participanților la accidentul rutier, deoarece făptuitorul, care va fi participantul central al accidentului, necesită o cercetare ulterioară în dosarul penal. La cercetarea persoanei făptuitorului care a săvârșit accidentul rutier este necesar să stabilim caracteristicile lui care au condus la comiterea accidentului rutier: pregătirea lui profesională, stagiul de lucru, starea de sănătate, prezența neajunsurilor fizice, cât timp s-a aflat la volan până la producerea accidentului rutier, prezența stării de ebrietate alcoolică sau narcotică.

Starea de sănătate, prezența neajunsurilor fizice sau starea de ebrietate este necesar să fie stabilite nu doar la conducătorul mijlocului de transport, ci și la restul participanților la accidentul rutier (pietoni, pasagerii). Datele referitoare la caracteristica participanților la accidentul rutier se vor obține în urma efectuării măsurilor procesuale prin efectuarea expertizelor medico-legale.

O caracteristică definitorie a cazurilor de accident rutier este atitudinea neadecvată a făptuitorului față de acțiunile sau inacțiunile sale și consecințele survenite. Analiza practicii judiciare arată că regulile de circulație rutieră se încalcă, de cele mai multe ori, intenționat, dar față de consecințele acestor încălcări, făptuitorul adoptă o atitudine neglijentă (sub formă de neglijență criminală sau imprudență) care, într-un final, caracterizează tipul de vinovăție sub formă de imprudență. De aceea în procesul investigării accidentelor rutiere este important de a identifica detaliat forma de vinovăție a fiecărui participant la accident, atât față de încălcarea regulilor de circulație rutieră, cât și față de urmările ce au survenit. Pe lângă toate acestea, pentru multe cazuri de accidente rutiere este caracteristic prezența infracțiunii săvârșite cu două forme de vinovăție ce necesită de la organul de urmărire penală și instanța de judecată delimitarea gradului de vinovăție pentru fiecare participant cu ulterioara apreciere de către instanță a pedepsei aplicate. Aceasta, la rândul său, necesită luarea în calcul a tuturor circumstanțelor care pot influența mărimea și caracterul răspunderii învinuitului. În aceste cazuri, se rețin circumstanțe agravante, cum ar fi: neacordarea de ajutor victimei și încercarea de a se ascunde de la locul faptei. Caracterul consecințelor survenite are o influență semnificativă la calificarea faptei de accident rutier și măsura de responsabilitate a persoanelor vinovate. În legătură cu aceasta, la stabilirea caracterului consecințelor survenite în procesul probatoriu al accidentului rutier, accentul se va pune pe stabilirea gradului de prejudiciabilitate și mărimea daunelor materiale. O consecință gravă a accidentelor rutiere, cum s-a vorbit deja la caracteristica criminalistică, sunt decesul unei persoane, cauzarea vătămarilor corporale și a traumelor psihice. Aprecierea vătămarilor corporale, după gradul de gravitate, se efectuează în baza criteriilor medicale, prin dispunerea obligatorie a expertizei medico-legale a persoanelor. O consecință deosebit de gravă a accidentelor rutiere este decesul mai multor persoane. În legătură cu daunele materiale pricinuite, în procesul de probatoriu, este important de stabilit nu doar caracteristica lui generală (semnificativ, nesemnificativ), dar și mărimea concretă, deoarece unul din rolurile justiției este compensarea daunelor materiale cauzate prin infracțiune. Din cele descrise, față de învinuit se pot înainta obligații de a compensa o sumă concretă echivalentă daunei materiale, chiar și după încetarea urmăririi penale, într-o cauză civilă.

La cercetarea cazurilor indicate, poate surveni necesitatea de constatare a unor fapte adiacente, cunoașterea cărora ne va ajuta la ridicarea, cercetarea și aprecierea probelor. Drept exemplu: relațiile dintre martori și participanți la accidente, cauza contradicțiilor între probe, încălcarea regulilor procedurale de colectare a probelor etc. Decizia despre circumstanțele adiacente care trebuie stabilite în fiecare caz separat depinde doar de specificul fiecărui accident rutier.

Investigarea și descoperirea cu succes a accidentelor rutiere necesită profesionalism din partea ofițerului de investigație, ofițerului de urmărire penală, inspectorului de patrulare și folosirea multilaterală a cunoștințelor speciale prin primirea de consultații de la specialiști și atragerea lor la participare în investigarea cazului, totodată, și dispunerea diferitor tipuri de expertize judiciare: tehnică auto, traseologică auto, medico-legală, pentru cercetarea materialelor, substanțelor și produselor acestora etc.

2.2. Organizarea și planificarea procesului de cercetare a accidentelor rutiere în R. Moldova

Considerată drept un mijloc tactic fundamental în descoperirea și cercetarea infracțiunilor, organizarea urmăririi penale servește la realizarea scopului procesului penal: protejarea persoanei, societății și statului de infracțiuni, constatarea la timp și în mod complet a faptelor care constituie infracțiuni, astfel încât orice persoană care a săvârșit o infracțiune să fie pedepsită potrivit vinovăției sale și nici o persoană nevinovată să nu fie trasă la răspundere penală – prin determinarea direcțiilor și întinderii cercetărilor necesare elucidării, sub toate aspectele, a faptelor incriminate de lege.

Potrivit opiniei lui Larin A., „organizarea cercetării înseamnă selectarea rațională, distribuirea și antrenarea eforturilor și mijloacelor de care dispune ofițerul de urmărire penală, crearea și utilizarea condițiilor optime pentru asigurarea și atingerea scopurilor procedurii judiciare” [187, p.59].

Ișcenco E. [179, p.127] subliniază că planificarea urmăririi penale este un proces constituit din mai multe etape, la care se referă obținerea de date primare; stabilirea sarcinilor cercetării prin implicarea acțiunilor de urmărire penală și măsurilor speciale de investigație; precizarea termenilor și a consecutivității măsurilor planificate; întocmirea planului de cercetare.

Pentru a implementa aceste deziderate, ofițerul de urmărire penală trebuie să fie un bun manager. Pop Ș. [137, p.43] reiterează că interacțiunea dintre oameni generează intrarea în funcțiune a unor relații intersubiective (de comunicare, de intercunoaștere, relații socioafective sau de

subordonare, de dependență etc.) care, organizându-se și ierarhizându-se, dau naștere la o multitudine de structuri informale; alături de acestea, interacțiunea dintre oameni duce și la apariția unor structuri mentale colective (atitudini, opinii, credințe, mentalități, prejudecăți etc.) care influențează pozitiv sau negativ nu doar viața de grup, ci și productivitatea muncii grupului sau organizației.

Conform prevederilor Codului de procedură penală al Republicii Moldova, urmărirea penală are un conținut și o desfășurare riguroasă limitată. Potrivit dispozițiilor legale, urmărirea penală este o fază obligatorie, majoritatea cazurilor penale, când procesul penal se prezintă sub forma sa tipică [132, p.7].

Raportându-ne la opiniile expuse în literatura de specialitate, putem constata că, sub aspect criminalistic, organizarea urmăririi penale cuprinde:

1. Coordonarea activității organelor destinate să lupte împotriva criminalității, crearea grupelor de ofițeri de urmărire penală, ofițeri de investigații și specialiști în diverse domenii ale științei, tehnicii și artei.

2. Crearea condițiilor de muncă, spațiului dotat cu utilajul necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor.

3. Asigurarea unui contact cu specialiștii și experții implicați în activitatea de cercetare în vederea aplicării cunoștințelor acestora la cercetarea unei cauze penale.

4. Crearea condițiilor necesare cercetării în echipă, forma de investigare penală prevăzută de lege și pe bună dreptate acceptată și frecvent aplicată în practică, dar care ridică o serie de probleme organizatorice, referitoare la determinarea sferei de activitate a membrilor echipei, precum și organizarea unui dialog și conlucrare reciprocă [184, p.18].

Noțiunea de „planificare”, potrivit DEX-ului, înseamnă *„a întocmi un plan; a programa, a organiza și a conduce pe bază de plan; a organiza o activitate, întocmind planul după care să se desfășoare diferitele ei faze”* [26].

În opinia lui Bercheșan V. planificarea cercetării penale și organizarea acesteia au drept scop desfășurarea unei activități de calitate și corelarea tuturor măsurilor și acțiunilor întreprinse pentru verificarea împrejurărilor care au precedat, însoțit și succedat infracțiunea aflată în instrumentare [9, p.89].

Stancu E. a menționat că organizarea și planificarea urmăririi penale are un înțeles larg. Principalul argument în susținerea acestei teze se poate desprinde din analiza conținutului planificării urmăririi penale, care reprezintă un proces de trecere de la gândirea practică la acțiunea concretă a urmăririi penale, de la începutul și până la sfârșitul acesteia [145, p.398].

Din cele expuse mai sus, concluzionăm că planificarea urmăririi penale reprezintă un proces complex de gândire, esența căruia constă în determinarea direcționării urmăririi penale, sarcinilor, metodelor și căilor de rezolvare a lor în conformitate cu cerințele legislației în vigoare.

Astfel, planificarea urmăririi penale este și o activitate creativă, după cum se observă, și pune pe cântar experiența, capacitatea de organizare și sistematizare a informațiilor deținute, precum și perseverența aplicării diverselor cunoștințe, inclusiv din domeniul criminalisticii, din partea celui ce efectuează urmărirea penală.

Scopul planificării constă nu numai în organizarea activităților care vor fi desfășurate în cadrul urmăririi penale, dar și în asigurarea unui fundament științific al urmăririi penale, care orientează decurgerea acestei activități spre obiectivul stabilit. Astfel, planificarea nu este o metodă de cercetare, deoarece ea nu servește ca mijloc de constatare a adevărului. În același timp, planificarea urmăririi penale este o metodă doar de organizare a urmăririi penale.

În opinia savantului Samoșina Z.G., în procesul cercetării pot fi evidențiate următoarele sarcini: *generale* (se referă nemijlocit la cele expuse în legea procesual-penală); *concrete* (care constituie obiectul probațiunii); *specifice* (datorate particularităților și originalității etapelor în cadrul de investigare a infracțiunii); *individuale* (legate de efectuarea acțiunilor de urmărire penală) [200, p.53].

În opinia noastră, dacă ne referim la sarcinile metodicii criminalistice de cercetare a diferitor categorii de infracțiuni, acestea ar putea fi împărțite în generale și speciale.

Sarcinile de ordin general, de obicei, sunt bine definite și rămân neschimbate pe parcursul cercetării, pe când sarcinile speciale pot fi concretizate, modificate, în funcție de natura faptei și de alte împrejurări.

Printre sarcinile generale ale metodicii criminalistice pot fi evidențiate:

- asigurarea unei consecvențe în activitatea de combatere a accidentelor rutiere;
- acordarea ajutorului organelor de drept în scopul aflării adevărului în cauzele penale;

Din sarcinile speciale fac parte:

- studierea minuțioasă din perspectivă criminalistică a fenomenului accidentelor rutiere;
- studierea și generalizarea practicii pozitive de cercetare a cauzelor penale în scopul preîntâmpinării săvârșirii accidentelor rutiere;
- evidențierea unor legități referitoare la activitatea de organizare și realizare a cercetărilor accidentelor rutiere;
- elaborarea unor recomandări științifice, metodice cu privire la organizarea, cercetarea și preîntâmpinarea accidentelor rutiere.

Într-adevăr, planificarea oferă o reprezentare exactă a finalității urmărite, prefigurează cele mai adecvate mijloace pentru realizarea scopului propus. În absența unei planificări riguroase, activitatea de urmărire penală este lipsită de perspectivă și de orientare [23, p.210].

Totodată, planificarea evită pierderile inutile de timp, irosirea de forțe și mijloace pentru stabilirea unor împrejurări exterioare cauzei, asigură, în cele din urmă, operativitatea și celeritatea ce trebuie să caracterizeze urmărirea penală. Oferind imaginea de ansamblu a tuturor aspectelor și activităților ce trebuie efectuate în cauza dată, planificarea creează premisele ce conferă un caracter complet și multilateral urmăririi penale [21, p.13].

Importanța planificării urmăririi penale rezidă în aceea că asigură [9, p.89]:

- respectarea strictă atât a dispozițiilor, cât și a regulilor stabilite de metodică criminalistică;
- o înaltă calitate a investigării și orientarea corectă a acesteia;
- elucidarea completă a tuturor împrejurărilor în care s-au săvârșit infracțiunile, inclusiv prin extinderea cercetărilor;
- imprimarea unui caracter organizat întregii activități de investigare criminalistică, având ca efect și creșterea inițiativei organelor de urmărire penală;
- folosirea tuturor metodelor, procedeele și mijloacelor tehnico-științifice pentru valorificarea urmelor descoperite fie cu prilejul cercetării la fața locului, fie cu ocazia desfășurării altor activități de urmărire penală;
- respectarea drepturilor conferite de lege tuturor persoanelor implicate în procesul penal;
- transpunerea în practică a principiului celerității, cu economisire de forțe și timp;
- un permanent autocontrol al celor care efectuează cercetarea, precum și un mijloc de control al calității activităților de urmărire penală.

Pe lângă aceste repere menționate mai sus, Cârjan L. [19, p.490] menționează că planificarea cercetării penale asigură și prevenirea săvârșirii altor infracțiuni.

Nu este greu de sesizat faptul că scopul planificării este supus unor reguli bazate pe anumite principii. La acest capitol autorul Stancu E. a precizat: *„Pentru a reprezenta un suport științific real al urmăririi penale, atât în ansamblul său, cât și în fiecare cauză concretă, planificarea este necesar să se facă potrivit anumitor reguli fundamentale, anumitor principii”* [141, p.152].

Autorii Bercheșan V. [9, p.90-91], Ciopraga A., Iacobuță I., Cârjan L. [19, p.249], Stancu E., Moise A. [146, p.184] susțin ideea existenței a trei principii ce țin de planificarea investigării accidentelor rutiere: *legalității, individualității și dinamismului*. În opinia acestor autori,

principiile sus – enumerate reprezintă niște reguli cu caracter general pe care se bazează organizarea și planificarea investigării accidentelor rutiere.

Autorii Averianova T., Belkin R., Rossinskaia E. indică, pe lângă aceste principii, și principiul *realității*. Acest principiu este important prin aceea că acele activități planificate urmează nu numai să fie realizate, dar realizarea lor să aibă loc într-un timp prestabilit. Totodată, principiul realității presupune în același timp argumentarea condiționată și de realitate [154, p.463-464].

Savantul Ișcenko E. [179, p.127] menționează că există și principiul *concretității* care presupune formularea concretă a sarcinilor, care necesită a fi rezolvate în procesul investigației, stabilirea timpului de efectuare și a responsabililor.

Autorul Iablokov N. susține că pe lângă principiile enumerate mai sus e și principiul *ipotețic* care reiese din legitățile obiective al procesului de investigare a infracțiunilor, manifestându-se prin colectarea și stocarea informației în cauză, fiind necesară și o explicație ipotețică a circumstanțelor identificate [200, p.54].

Studiind practica judiciară pe lângă aceste principii am considerat oportun de menționat un șir de principii care se evidențiază și sunt tot atât de importante în realizarea organizării și planificării investigării accidentelor rutiere, ca: *obiectivității, operativității, asigurării securității persoanelor participante, echității, responsabilității*. Aceste principii pot facilita considerabil cercetarea accidentelor rutiere.

În același timp, planificarea oricărei activități criminalistice este posibilă numai prin existența unor anumite condiții, ca:

- disponibilitatea de un minimum de informații;
- evaluarea corectă a situației create în vederea atingerii obiectivelor create;
- legătură clară și consecventă între planurile individuale.

De obicei, orice planificare este direcționată și evidențiază următoarele funcții:

- funcția de modelare;
- funcția organizatorico-managerială;
- funcția consecutivității planificării.

Planificarea reprezintă elementul de legătură dintre scopul și sarcinile urmăririi penale, pe de o parte, și modul lor de realizare prin acțiuni concrete, pe de altă parte. Acest element se materializează în obiectivele cercetării penale, versiunile și problemele de clarificat, metodele și mijloacele disponibile. Stabilirea completă a unei infracțiuni și a vinovăției autorului, într-o cauză penală concretă, necesită determinarea obiectivelor sau direcțiilor cercetării, pe baza rezultatelor existente în cauză la un moment dat [144, p.350].

După cum se cunoaște, în procesul investigării infracțiunilor, precum și accidentelor rutiere, se evidențiază trei etape de cercetare: *inițială, ulterioară și finală*.

Iablokov N. susține că la etapa inițială datele cu privire la circumstanțele cauzei și cele cu privire la făptuitor sunt mai întâi relevate și colectate apoi sunt studiate, în special cele care pot să dispară în timp. La etapa ulterioară, de obicei, se înaintează învinuirea, se audiază învinuitul și se rezolvă problemele existente la investigarea unei sau altei cauze. La etapa finală se rezolvă problemele rămase nesoluționate, se întocmește rechizitoriul și se întreprind și alte acțiuni care vizează finalizarea urmăririi penale [200, p.53]. Suntem de acord cu această tratare și în continuare ne propunem să evidențiem dificultățile cu care ne confruntăm în cadrul etapei inițiale.

Efectuarea cu succes a cercetării la etapa inițială are un șir de dificultăți:

a) lipsa sau neajunsul de informații utile și în același timp surplusul de date neutre și fără sens (zvonuri) și de dezinformații;

b) diverse forme de rezistență contra măsurilor de cercetare și urmărire penală din partea infractorilor și a persoanelor apropiate lor;

c) limitarea în timp, argumentată de necesitatea efectuării unui volum mare de lucru într-un timp comparativ foarte scurt;

d) dificultatea în organizarea conlucrării între organul de urmărire penală cu alți participanți;

e) lipsa în multe cazuri a situațiilor planului desfășurat al cercetării.

Cele enumerate mai sus, dar în același timp și alte dificultăți, îngreunează luarea de către ofițerul de urmărire penală a unor hotărâri optimale la etapa inițială de cercetare. În legătură cu aceasta trăsăturile sale caracteristice sunt: importanța hotărâtoare a versiunilor, rolul mare a metodei reflexive și al folosirii raționale a factorului subit în tactica acțiunilor primare de urmărire penală, ridicarea nivelului de conlucrare între lucrătorii operativi și de urmărire penală, sub forma unei planificări comune, formării brigăzilor și a grupurilor operative de cercetare.

Planificarea urmăririi unei cauze penale însumează mai multe elemente, strâns legate între ele, care atribuie planului un caracter unitar.

Convențional, planificarea oricărei cauze penale implică următoarele elemente:

1. Stabilirea sarcinilor planificării în diferite momente ale cercetării.

2. Elaborarea pe baza datelor factice cunoscute într-un anumit moment a versiunilor obiectiv posibile.

3. Precizarea sferei problemelor, a faptelor ce urmează a fi stabilite în vederea verificării tuturor versiunilor elaborate.

4. Determinarea activităților prin a căror efectuare se urmărește rezolvarea problemelor sus-indicate, precum și a oricăror sarcini indicate [23, p.212].

5. Stabilirea termenilor și consecutivitatea efectuării acțiunilor de urmărire penală.

Conținutul și ordinea planificării unei cauze determinate sunt condiționate de cantitatea și natura informațiilor în posesia cărora se află organul de urmărire penală, într-un moment sau altul al investigației.

În procesul investigării accidentelor rutiere un rol important se atribuie planului activităților de cercetare. Studiind practica judiciară a R. Moldova în privința investigării accidentelor rutiere, am constatat existența următorului plan-tip: *planul pe un dosar penal concret*. Analizând literatura de specialitate, mai mulți savanți impun câteva tipuri de planuri care trebuie obligatoriu să se regăsească în dosarele de investigare a accidentelor rutiere, ca de exemplu: *planul de lucru pe o perioadă de timp stabilită, planul de lucru al unei acțiuni de urmărire penală, planul de activitate în vederea conlucrării cu alte servicii*. Lipsa acestor planificări duce deseori la un șir de dificultăți enumerate anterior.

Un alt element tactic important, în elaborarea planului de urmărire penală, este alegerea timpului oportun de întocmire a planului. O întocmire prematură, într-un moment în care nu se dețin decât date sumare cu privire la faptă, poate conduce cercetările în direcții greșite, acest lucru influențând atât calitatea urmăririi penale, cât și eficiența activităților, provocând pierderi de timp. Și întocmirea planului într-un moment târziu al urmăririi penale poate conduce la efecte negative asupra desfășurării urmăririi penale, materializându-se în neefectuarea unor activități sau efectuarea lor cu întârziere.

Planul de cercetare al unei cauze determinate trebuie să cuprindă:

1. Activitățile inițiale și ulterioare de urmărire penală și măsurile speciale de investigație, a căror necesitate e reclamată de natura faptei.

2. O importantă componentă a oricărui plan o constituie versiunile, fie că acestea privesc fapta în ansamblu, condițiile sau elementele infracțiunii, ori aspecte secundare.

3. Sfera împrejurărilor ce trebuie dovedite, precum și activitățile de urmărire penală și măsurile speciale de investigație, prin mijlocirea cărora poate fi stabilit obiectul probațiunii [120, p.225].

Iablokov N. menționează că forma unui plan poate fi memorială, scrisă și grafică. Despre forma memorială el susține că trebuie să o tratăm cu un anumit scepticism, deoarece ea poate exista doar ca una intermediară până la întocmirea planului în formă scrisă sau grafică. Forma grafică poate fi realizată cu ajutorul diferitor figuri geometrice, fiind folosită mai rar întrucât

tehnica de executare este mai complicată. Totuși savantul precizează că cea mai des întâlnită formă a planului este cea scrisă [200, p.55].

Și savanții Ciopraga A., Iacobiță I. [23, p.214], Stancu E., Moise A. [146, p.185] susțin că forma planului este condiționată de mai multe aspecte, dar cu certitudine menționăm că trebuie să corespundă cel puțin cu două condiții: să fie în formă scrisă și să înglobeze elementele planificării, deoarece numai în acest mod pot fi fixate toate amănuntele, a căror omisiune poate aduce prejudicii desfășurării ulterioare a cercetărilor.

Forma scrisă e impusă de necesitatea de a ordona, sintetiza și sistematiza cantitatea mare de date, informații existente, în mod obișnuit în orice cauză de o anumită complexitate și care nu ar putea fi păstrate un timp mai mult sau mai puțin îndelungat în memoria organului de urmărire penală, fără riscul pierderilor și al denaturărilor. Totodată, un astfel de plan va permite organului judiciar să urmărească mersul cercetărilor, să verifice activitățile planificate, precum și cele a căror efectuare apare, la un moment dat, necesară [23, p.214].

Planificarea la etapa inițială de cercetare se caracterizează, de obicei, prin insuficiență de informație. Important este la această etapă să planificăm realizarea acelor acțiuni de urmărire penală și măsuri speciale de investigație care nu pot fi amânate și vor furniza informații, capabile să extindă baza probațiunii. În cazurile cercetării accidentelor rutiere trebuie și este necesar de planificat acțiuni de urmărire penală ca: cercetarea la fața locului, audieri ale martorilor oculari și ale altor martori, ale victimelor și conducătorilor mijloacelor de transport implicați în accident. În prim-plan trebuie determinat sarcinile acestor acțiuni de urmărire penală, consecutivitatea și organizarea efectuării lor.

Stabilirea sarcinilor la etapa inițială a cercetărilor presupune elucidarea acelor întrebări care urmează a fi clarificate, stabilirea timpului și locului unde se va efectua acțiunea, cercul participanților și mijloacele tehnico-criminalistice necesare. Pe lângă aceste sarcini, la această etapă trebuie elucidat și următoarele obiective cum ar fi: determinarea surselor de informație probantă, depistarea, fixarea, examinarea și valorificarea probelor, stabilirea cauzelor și condițiilor care au favorizat săvârșirea accidentului rutier etc. Planificând activitățile în faza inițială a cercetării, va fi necesar de ținut cont și de interacțiunea organului de urmărire penală cu organele care înfăptuiesc măsuri speciale de investigație, deoarece la această etapă apar deseori situații de căutare a mijlocului de transport și a șoferului care a părăsit locul accidentului, a altor persoane implicate în accident, a martorilor oculari neidentificați etc.

În condițiile actuale de cercetare a unor categorii de accidente rutiere poate fi necesar de rezolvat și sarcini ca asigurarea securității victimelor și martorilor oculari. Această sarcină are un caracter organizatoric și în special ar fi necesar de inclus în planul cercetării.

Planificarea la etapa ulterioară de cercetare este condiționată nu numai de colectarea probelor, dar și de sistematizarea și aprecierea lor. La planificarea acestei etape un rol deosebit îl joacă poziția bănuیتului, învinuitului și a apărării. La etapa ulterioară, un rol extraordinar îi revine principiului dinamismului, deoarece la această etapă planul se întocmește în limitele stabilite de datele de care dispune ofițerul de urmărire penală, precizându-se pe măsura completării cauzei cu materiale noi.

Planificarea la etapa finală de cercetare este determinată de atingerea tuturor obiectivelor cercetării, adică adevărul în cauză este stabilit. La această etapă se planifică următoarele acțiuni:

- aducerea la cunoștința învinuitului și a apărătorului materialele cauzei;
- îndreptate spre soluționarea cererilor impuse din partea învinuitului și apărătorului său;
- îndreptate spre soluționarea cererilor impuse de conducătorul organului de urmărire penală sau de procuror;
- activități suplimentare desfășurate de însuși ofițerul de urmărire penală.

În cauzele accidentelor rutiere complexe deseori este necesar ca planul să fie completat cu diferite scheme, care vor ușura semnificativ sistematizarea materialului deosebit de voluminos, existent în astfel de cauze.

În concluzie menționăm că activitatea de planificare este deseori o condiție necesară pentru rezolvarea unui anumit obiectiv și, de aceea, trebuie înțeleasă și efectuată într-un mod dinamic și nu printr-o modalitate fixată, adică în permanență planul trebuie corelat cu datele obținute pe parcursul urmăririi penale.

2.3. Implementarea metodelor și mijloacelor tehnico-științifice la cercetarea accidentelor rutiere

Etapă actuală de dezvoltare a practicii privind cercetarea accidentelor rutiere se caracterizează prin utilizarea pe larg a realizărilor științei și tehnicii prin intermediul atragerii atât a specialiștilor la efectuarea acțiunilor de urmărire penală, cât și prin cel al efectuării expertizelor judiciare, dar, totodată, și prin micșorarea corespunzătoare a aportului personal al ofițerului de urmărire penală în acest proces.

Belkin R. [158, p.68] susținea că știința este un organism viu care dinamic se dezvoltă. Ca și oricare fenomen, știința este expusă pe lângă diverse „șocuri revoluționare” să treacă printr-un lung proces de evoluție.

Golubenco Gh. și Colodrovschi V. [91, p.44] consideră asistența tehnico-criminalistică drept o activitate într-un sistem funcțional-organizatoric, compus din cel puțin două niveluri:

primul, superior, având funcția de creare a condițiilor de menținere permanentă a capacității organelor de drept de a soluționa sarcini tehnico-criminalistice concrete ce apar în activitatea de urmărire penală; al doilea, cel inferior, tehnologic de realizare în fapt a acestor potențialități de către subiecții activităților criminalistice.

Totodată, Golubenco Gh. [89, p.105] menționează că dezvoltarea tehnologiilor informaționale resimțite în ultima vreme, mai cu seamă progresele mari, au condus la o internaționalizare a tuturor aspectelor sociale și, implicit, a fenomenului criminalității. Poliția țărilor occidentale se înzestrează cu cele mai noi metode și mijloace tehnice, care asigură o reacție rapidă la săvârșirea faptelor penale, controlul informațional asupra acestora.

După cum am susținut anterior, ponderea folosirii cunoștințelor speciale la cercetarea accidentelor rutiere de către ofițerul de urmărire penală este comparativ mică. Din acest motiv, mulți ofițeri de urmărire penală nu dispun de cunoștințele speciale necesare din domeniul tehnicii auto judiciare, ceea ce nu le permite să desfășoare calitativ acțiunile de urmărire penală fără ajutorul specialiștilor tehnici auto și să aprecieze corect concluziile experților tehnici auto din punctul de vedere al temeiniciei științifice și corectitudinii concluziilor lor.

Luând în considerare faptul că condițiile social-economice existente nu permit asigurarea necesităților de facto ale practicii judiciare în numărul de state al specialiștilor, necesitatea posedării pe larg a cunoștințelor speciale aprofundate de către ofițerii de urmărire penală este în creștere.

În legătură cu cele expuse, ținând cont de necesitățile contemporane ale practicii cercetării cauzelor penale pe accidente rutiere, specializarea ofițerilor de urmărire penală pe cauzele din această categorie pare pe deplin justificată.

După cum susțin Cernășev V., Sâsoev E., Seleznev A., Terehov A. [210, p.5] unul dintre nivelurile de clasificare a tehnicii criminalistice este după subiecții care o folosesc, printre ei se regăsește și ofițerul de urmărire penală.

Totuși, după cum arată rezultatele analizei cauzelor penale pe accidente rutiere, introducerea specializării încă nu asigură cercetarea calitativă a accidentelor rutiere. Astfel, în urma intervievării acestor ofițeri de urmărire penală, s-a constatat că ei acumulează cunoștințele speciale necesare, în mare parte, prin împrumutarea experienței de la colegii mai experimentați. O astfel de experiență procesuală, care se bazează în mare parte pe cunoștințele acumulate zilnic, aptitudini și deprinderi, necesare pentru satisfacerea cerințelor privind calitatea cercetării cauzelor pe accidente rutiere pe „alocuri”, nu tot timpul asigură complet, multilateral și obiectiv investigarea circumstanțelor accidentelor rutiere. Numai recomandările metodice fundamentate științific, elaborate de către specialiști de înaltă calificare și având în vedere noile realizări

tehnico-științifice și experiența procesuală, pot influența cercetarea calitativă a cauzelor penale. Aceste recomandări țin de competența instituțiilor de expertiză. Astfel de încercări au loc în practica instituțiilor de expertiză judiciară. În prezent sunt create software, culegeri de întrebări, destinate angajaților organelor de urmărire penală, specializate în cercetarea accidentelor rutiere. Acestea conțin întrebări pe care le poate propune ofițerul de urmărire penală în ordonanța privind dispunerea efectuării expertizei tehnice auto care să fie soluționate de către experții tehnici auto. Însemnătatea practică a acestor programe constă în aceea că în procesul formulării întrebărilor de către ofițerul de urmărire penală la dispunerea efectuării expertizei tehnice auto îl impune să determine posibilitățile tehnicii auto judiciare și să introducă datele necesare pentru a obține răspuns la întrebările ce îl interesează [113, p.51].

Alte software sunt destinate pentru a acorda ajutor organelor de urmărire penală prin modelarea pe monitor în procesul cercetării la fața locului a accidentelor rutiere, a situațiilor tipice ale accidentelor rutiere, cu concluzia ce se impune din imaginea imprimată la scară. Cu ajutorul „interface” - ului comod de utilizat, ofițerul de urmărire penală are posibilitatea de a reproduce pe planul privind cercetarea locului accidentului rutier partea carosabilă sau intersecția, a amplasa însemnele convenționale ale obiectelor (mijloace de transport, indicatoare de circulație, semafoare, pasaje verzi și altele).

În prezent, la nivel european, au fost create și dezvoltate multe programe de simulare a mișcării mijloacelor de transport folosite la investigarea și reconstrucția evenimentelor rutiere. Aceste software sunt mereu îmbunătățite pentru a putea reproduce în mod cât mai corect rezultatele obținute în urma experimentelor reale efectuate în laboratoarele de cercetare și analiză. Unul dintre aceste software folosit în analiza și reconstrucția evenimentelor rutiere este PC Crash, program elaborat și dezvoltat de compania DSD – Linz (Dr. Steffan Datentechnik) în Austria și care este recunoscut și validat la nivel european și internațional. PC Crash conține diverse modele de calcul, inclusiv modele energetice ale impactului, modele cinetice pentru simularea în mod realist a traiectoriilor și modele cinematice pentru studii timp-distanță. Pentru o versatilitate ridicată, rezultatele obținute cu ajutorul PC Crash pot fi vizualizate la scară, în plan și în proiecție verticală, în perspectiva 3D, dar pot fi vizualizate și sub formă tabelară și grafică [106]. Bazându-se pe o multitudine de experimente, analize și studii tehnice pentru validare, PC Crash a fost acceptat ca program de reconstrucție a accidentelor rutiere la nivel european.

Folosind programul de reconstrucție a evenimentelor rutiere PC Crash, utilizatorul poate denatura rezultatele simulării efectuate datorită numărului mare de parametri ce sunt luați în considerare. Simularea computerizată dovedește faptul că rezultatele acestora depind într-o mare măsură de parametrii introduși. În cazul considerat, aprecierea necorespunzătoare a secțiunii

transversale a drumului și/sau a înălțimii centrului de greutate al mijlocului de transport duce în mod implicit la obținerea unor rezultate total diferite, ceea ce implică o determinare corectă și explicită atât a caracteristicilor drumului, cât și a mijlocului de transport. Pentru a asigura corectitudinea rezultatelor obținute trebuie ca datele de intrare să fie măsurate, evaluate și acceptate cu mare atenție pentru a se evita alterarea generală a simulării mai ales în cazul în care se efectuează probarea dinamicii declarate de conducătorii mijloacelor de transport sau de martorii din diverse spețe [147].

Alte programe de modelare a accidentelor rutiere care sunt folosite sunt: „VCRASH3” [109]; „HVE” – (**H**uman, **V**ehicle and **E**nvironment) [101]; „EDCRASH” – (**E**ngineering **D**ynamics **C**orporation **R**econstruction of **A**ccident **S**peeds on the **H**ighway) [102].

Apropiat gamei de programe PC Crash este utilizarea programului (software) de convertire a imaginilor fotografice model PC Rect [97]. Programul permite utilizatorului de a rectifica fotografii ale unor suprafețe care sunt aproape de a fi plane, cum ar fi suprafețele carosabilului la scene de accident. Fotografii și clipuri video oblice la o suprafață sunt transformate într-o proiecție în plan ca o hartă. Totodată, în cadrul acestui software nu numai că transformăm fotografiile într-un plan-schiță, dar și avem posibilitatea să executăm diverse feluri de schițe.

Eurotax Repair Estimate G2G [99] este o aplicație grafică prin intermediul căreia se pot estima rapid costurile de reparație pentru cele mai complexe avarii ale unui mijloc de transport. Interfața grafică și algoritmul logic asigură întocmirea unui deviz estimativ după doar câteva click-uri. Cele mai importante beneficii ale acestei aplicații sunt:

- interfața grafică pentru calcularea unei daune;
- explicații privind cele mai importante detalii tehnice;
- clasificarea daunelor pe grupuri;
- conține piese de schimb, prețuri și timpi normați pentru autoturisme și autovehicule comerciale;
- conține prețuri pentru piese de schimb, timpi normați pentru manoperă și costuri de vopsire;
- în deviz sunt detaliate toate costurile asociate;
- poate fi folosită atât online, cât și offline;
- aplicația poate fi utilizată atât pe PC, cât și pe tabletă;
- aplicația este disponibilă în 17 țări din Europa;
- interfața pentru date în format XML compatibilă cu sistemele de operare Microsoft.

Beneficiile acestei aplicații se relevă printr-o procedură de lucru simplă, necesitând o pregătire minimă a utilizatorului, întocmirea unui deviz de cheltuieli rapid, reperele și prețurile sunt actualizate permanent, poate fi folosită atât la birou, cât și în afara lui.

Aceste aplicații descrise mai sus pot face parte, evident, din arsenalul tehnicii pe care o dețin experții judiciari din domeniile tehnicii auto, merceologiei auto etc.

Pentru ofițerii de urmărire penală actualmente este prezentă aplicația Eurotax LDE care a fost concepută special pentru utilizatorii mai puțin familiarizați cu etapele unei reparații. Prin intermediul acestei aplicații intuitive, oricine poate estima rapid costurile alocate remedierii unei daune. Eurotax Light Damage Estimator este o aplicație de tip Web Service dotată cu interfață grafică, o soluție tehnică ce implică mai puține resurse și oferă un grad ridicat de posibilități de configurare [103].

Sistemul de vizualizare și de reconstrucție tridimensional QuickMap 3D oferă ofițerilor de urmărire penală flexibilitatea necesară pentru colectarea datelor din teren și fixarea tridimensională a scenei accidentului. Este un program simplu, dar puternic, care se integrează cu ușurință cu dispozitive laser LTI și accesorii de cartografiere. Acest program a fost conceput special pentru a fi ușor de operat la locul faptei bazat pe platforma Android [105]. Acest sistem este compus din:

- Dispozitiv laser de măsurare a distanței și înălțimii.
- Codificator unghiular.
- Palmtop cu sistem Android.
- Program sistem Quick Map 3d.
- Trepied.
- Valiză hard case și cabluri de comunicare.
- Lanternă tactică.

Un alt sistem de vizualizare și de reconstrucție tridimensional elaborat de o companie germană este tehnologia „Spheron”. Dispozitivul Spheron Cam VR înregistrează imagini digitale tridimensionale de la locul faptei în unghi de 360^0 , pe plan orizontal și 180^0 pe plan vertical și oferă o luminozitate medie a 26 de diagrame/frame. În acest fel se obține o atenuare a luminozității obiectelor și spațiilor puternic iluminate odată cu amplificarea celor slab iluminate. Această tehnologie este înzestrată cu o cameră având o rezoluție de 50 megapixeli, mai bine zis este un dispozitiv hibrid între o cameră video și un aparat de fotografiat. Acesta este compus dintr-un sistem optic și echipamente electronice, ce facilitează operarea și, în final, obținerea unei imagini sferice de cea mai bună calitate. Practic, folosind acest dispozitiv suntem transpuși

în câmpul infracțiunii și ni se oferă o perspectivă tridimensională a locului faptei. Prin intermediul programelor software există posibilitatea efectuării de măsurători imersive (tridimensionale) pe imaginea sferică rezultată. Imaginile sferice, ce au fost realizate, sunt stocate și protejate împotriva oricăror genuri de modificări, prin utilizarea unei semnături digitale unice. Dispozitivul ce realizează scanarea este însoțit de o serie de programe informatice, ce permit vizualizarea, prelucrarea și exploatarea informațiilor. În afară de acestea, sistemul este prevăzut cu programe informatice de management al documentelor prin intermediul cărora toate informațiile obținute cu ocazia investigațiilor pot fi organizate într-un mod intuitiv. Prin vizualizarea întregului câmp al infracțiunii, sunt fixate toate obiectele prezente, fapt ce permite observarea unor detalii, altfel greu de vizualizat și facilitând o vizualizare cât mai realistă a câmpului infracțiunii, chiar dacă inițial unele dintre ele ar părea că nu au legătură cu cauza, pot fi valorificate ulterior, stabilindu-se dimensiunile, plasamentul față de alte mijloace de probă, permițând ulterior grupului operativ de urmărire penală să analizeze toate aspectele legate de comiterea faptei și formularea cât mai obiectivă a ipotezelor de urmat în stabilirea adevărului [152, p.77-78].

Țîru G., Păcurar I., Cînpean Al., Mureșan Al., Iovu Rus S., Coprean C. [152, p.68-78], prin studii de caz, motivează utilizarea acestei tehnologii ca una de o importanță majoră în investigarea accidentelor rutiere, mai ales în cazurile cu porțiuni întinse, cu străzi înguste, cu pante longitudinale foarte mari, intersecții înguste fără vizibilitate și curbe cu raze mici.

Ofițerii de urmărire penală pot folosi nemijlocit la fața locului diverse mijloace tehnice de măsurare, inclusiv electronice, având posibilitatea să măsoare dimensiunile dintre obiecte și să aprecieze vizibilitatea dintre acestea luând în considerare situația creată.

O altă categorie de programe permit a crea și a completa bazele de date ce țin de mijloacele de transport, de intersecții și sectoare de drum, ceea ce reduce esențial timpul pentru perfectarea actelor procesuale ce țin de fixarea locului accidentelor rutiere.

În acest mod, există premise reale pentru a introduce astfel de programe în practica de urmărire penală, astfel va fi ridicată eficacitatea cunoștințelor speciale utilizate în procesul instrumentării cauzelor penale, or, aceasta va permite ofițerilor de urmărire penală, având la dispoziție astfel de programe, să obțină într-un timp foarte scurt informația necesară și să desfășoare acțiuni de urmărire penală.

Reieșind din posibilitățile social-economice și resursele materiale de care dispun instituțiile de expertiză și organele de drept din țară, realizarea perspectivei poate fi atinsă prin:

- necesitatea organizării grupelor operative de urmărire penală pentru cercetarea accidentelor rutiere;

- asigurarea în mod obligatoriu a acestor grupe cu laboratoare criminalistice mobile, în care să fie instalate programe specializate, la dispoziția ofițerului de urmărire penală și specialiștilor;
- în componența grupei operative de urmărire penală pentru cercetarea accidentelor rutiere să fie inclus numărul necesar de specialiști: specialistul tehnic auto, specialistul criminalist și specialistul în domeniul programelor specializate;
- crearea în sistemul instituțiilor de expertiză a unei subdiviziuni specializate, lucrătorii căreia vor trebui să se ocupe de elaborarea programelor specializate, care să fie utilizate în practica de cercetare penală.

O astfel de abordare în determinarea posibilelor căi de perfecționare a utilizării cunoștințelor speciale la instrumentarea cauzelor penale cere o examinare teoretică a întrebărilor ce țin de aspectele procesuale ale utilizării programelor specializate de către ofițerii de urmărire penală la investigarea acestor cauze.

În mod teoretic, tehnica de calcul permite la scară largă și la un nou nivel calitativ de a extinde activitatea analitică a ofițerului de urmărire penală, evident, cu condiția că nu va înlocui prin sine specialistul sau expertul. Această idee este subliniată și susținută de mulți savanți. Așa dar, Balașov D. Balașov N. și Malikov C. susțin ideea că sarcina informatizării procesului de cercetare a infracțiunilor presupune folosirea și aplicarea tehnologiilor informaționale, adică folosirea computerelor cu diverse programe atât de ordin general, cât și de ordin special [156, p.19].

La investigarea cauzelor penale s-a creat deja o practică ce îi permite ofițerului de urmărire penală să efectueze de sine stătător anumite cercetări prealabile ale obiectelor și documentelor. Această practică a primit denumirea de „examinare prealabilă”.

Fundamentul teoretic al examinării prealabile îl constituie expunerile precum că cunoașterea faptelor realității obiective constituie una din bazele procesului penal în general și una din sarcinile ofițerului de urmărire penală în particular. În acest mod, ofițerul de urmărire penală, pe de o parte, trebuie să cunoască realitatea obiectivă și să descopere adevărul, iar pe de altă parte, poate să folosească în aceste scopuri orice mijloace tehnice, dacă aceasta nu afectează legalitatea și nu înjosește onoarea și demnitatea cetățenilor. Nu există nici un fel de limitări teoretice la utilizarea de către ofițerul de urmărire penală a aparatelor și utilajelor folosite pentru moment de către specialiști și experți, inclusiv tehnica electronică de calcul.

Potrivit literaturii criminalistice, examinarea prealabilă a obiectelor și documentelor se deosebește de cea făcută în urma expertizei nu prin conținut, ci prin însemnătatea procesuală a rezultatelor obținute.

Sfera de aplicare a examinării prealabile este una vastă, fiind evidențiate cercetările efectuate pentru identificarea generică, analiza împrejurărilor la fața locului. Cu toate acestea, aici se folosește practic un cerc restrâns de metode.

Toți autorii fără excepție consideră de datoria lor să sublinieze că examinarea prealabilă nu constituie una făcută în urma expertizei și nu are un caracter procesual, dat fiind faptul că ofițerul de urmărire penală nu poate fi o sursă de informație probatorie. Aceste examinări se folosesc, de regulă, în cadrul cercetării la fața locului. Rezultatele examinării prealabile, la o perfectare procesuală corespunzătoare, cu implicarea nemijlocită a specialiștilor pot servi în calitate de probe pe caz. Ofițerul de urmărire penală este în drept de a atribui caracterul de probă chiar și rezultatelor cercetării comparative, dacă va emite o ordonanță de anexare a corpului delict la cauza penală.

Astfel, atribuirea unui caracter probator rezultatelor examinării prealabile a obiectelor și documentelor cu implicarea specialiștilor are susținerea teoretică din partea unor autori. Cel mai des se recomandă să fie folosite pentru perfectarea rezultatelor cercetării procesul-verbal al cercetării la fața locului. De altfel, art.118 din Codul de procedură penală, care stabilește ordinea efectuării cercetării la fața locului, enumeră acțiunile care pot fi efectuate de către ofițerul de urmărire penală, și anume: execută diferite măsurări, fotografieri, filmări, întocmește desene, schițe, face mulaje și tipare de pe urme [24]. Comentariul Codului de procedură penală nu explică neconcordanța între sensul limitat al art.118 și practica existentă. Aici incertitudinea în sensul cunoscut chiar este amplificată. Astfel, cercetarea la fața locului este un procedeu probatoriu care constă în cercetarea obiectelor vizibile și examinarea obiectelor descoperite. Cu toate acestea, nu este explicat ce se are în vedere prin cercetare în acest caz.

Automatizarea cercetării în cadrul urmăririi penale oferă posibilitatea de a lărgi cadrul examinării prealabile, de aceea a apărut necesitatea unei reglementări mai detaliate ale acestor acțiuni ale ofițerului de urmărire penală. Dacă anterior activitatea analitică a ofițerului de urmărire penală viza stabilirea anumitor stări de fapt, atunci automatizarea oferă ofițerului de urmărire penală posibilitatea de a primi date, spre exemplu, dacă conducătorul mijlocului de transport a avut posibilitatea tehnică de a evita coliziunea ș.a., iar aceste date deseori țin de starea de fapt principal care urmează a fi stabilit în procesul probării, și deseori de acestea depinde stabilirea vinovăției sau nevinovăției făptuitorului. Mai mult ca atât, anume aceste date sunt furnizate ofițerului de urmărire penală de către expert și reprezintă rezultatul cercetărilor materializate prin raport de expertiză.

Voloșin G., Martânov V., Romanov A. [163, p.10] atribuie sistemelor automatizate un șir de sarcini cum ar fi: pronosticarea accidentelor rutiere pe anumite porțiuni; elaborarea metodelor

de prelucrare a informației; analiza cauzelor și condițiilor accidentului rutier luat fiecare în parte etc.

Sistemele automatizate permit de a primi răspunsuri la întrebări aparent într-un mod foarte simplu – este suficient să introduci în sistem datele inițiale, pe care ofițerul de urmărire penală le cunoaște, dat fiind faptul că acesta cercetează cazul. Ceea ce ține de alegerea mersului cercetării, alegerea formulelor matematice necesare, introducerea în ele a datelor inițiale, rezolvarea și altele – toate aceste operațiuni sistemul le face singur, de asemenea, formulează și imprimă toate răspunsurile necesare. Iată că propunerea de a transmite sistemul dat ofițerilor de urmărire penală pentru utilizare în cadrul urmăririi penale, a apărut imediat ce organul de urmărire penală a aflat despre existența acestor sisteme.

Astfel, la întreținerea sistemului se propune de a fi schimbat astfel încât ofițerii de urmărire penală să-l poată folosi fără a dispune efectuarea expertizei, de sine stătător. Printre argumentele în acest sens poate fi menționat că cea mai mare parte dintre cauzele penale privind coliziunea pietonilor de către mijloacele de transport, după efectuarea cercetării în cadrul expertizei încetează, deoarece se constată că conducătorul nu dispunea de posibilitatea tehnică de a evita impactul, iar accidentul s-a produs din vina pietonului.

Trebuie ținut cont de faptul că împiedicarea tendinței ofițerilor de urmărire penală în a efectua cât mai operativ activitatea analitică, a folosi tehnică cât mai complicată, până la cea de calcul, nu ar fi corectă. Cu toate acestea, creșterea dotării tehnice a organelor de urmărire penală nu trebuie să ducă la invadarea activității de expertiză de către ofițerul de urmărire penală. Considerăm, de asemenea, că ofițerul de urmărire penală nu este în drept să utilizeze datele cu ajutorul sistemelor automatizate de expertiză pentru rezolvarea chestiunilor principiale privind încetarea sau declanșarea urmăririi penale. Acesta până la urmă trebuie să dispună anumite expertize pentru clarificarea și argumentarea științifică a concluziilor trase de către experți.

Până acum s-a discutat despre neadmiterea folosirii în calitate de probe a datelor obținute de către ofițerul de urmărire penală în cadrul examinării prealabile a obiectelor și documentelor cu utilizarea tehnicii de calcul, conducându-se doar de normele procesuale și de principiile legislației procesual-penale. Însă pentru asemenea „interdicție” există și motive pur de conținut. Totul constă în faptul că pentru a obține concluzii veridice la folosirea tehnicii de calcul, implicând sisteme automatizate de expertiză, sunt necesare cunoștințe speciale, de care ofițerul de urmărire penală nu dispune singur. Aici trebuie menționat că chiar și în sistemele foarte automatizate nu este posibil de a formaliza pe deplin toate etapele cercetării speciale. În special aceasta se referă la etape cum ar fi luarea de cunoștință de materialele cauzei, selectarea semnelor sau datelor-sursă, aprecierea lor și analiza logică a integralității și coerenței, aprecierea

corectitudinii rezultatului comun al analizei programate ș.a. Împreună cu aceasta, de aceste operațiuni neformalizate în mare parte depinde rezultatul final al cercetării automatizate.

De aceea poate fi considerată de încredere doar concluzia obținută în astfel de sistem automatizat de către persoanele abilitate. Ofițerul de urmărire penală într-un astfel de sistem automatizat va primi la exterior aceeași concluzie, însă probabilitatea erorii în acest caz va fi foarte mare. Se poate de împăcat cu acest gând dacă este vorba despre planificarea activității de urmărire penală sau înaintarea versiunilor, care admit corectări. Acestea pot fi corectate în procesul obținerii de noi probe. Însă luarea în calcul a unor astfel de concluzii nesigure la adoptarea unor hotărâri importante cum ar fi intentarea sau încetarea urmăririi penale nu este admisibilă.

Se consideră că dreptul ofițerului de urmărire penală de a folosi sisteme automatizate în cercetările preliminare trebuie să fie limitat și din punct de vedere metodic. Se crede că interzicerea de a folosi mașinile de calcul proprii de către ofițerii de urmărire penală nu ar fi corectă. Pentru moment deja apar relativ ieftine și destul de puternice, miniprograme, precum și programe specializate personale, care se pot afla pe deplin în dotarea ofițerilor de urmărire penală. Însă limitarea dreptului ofițerului de urmărire penală de a-și alege de sine stătător programele automatizate poate fi acceptată. Ar fi corect de a permite ofițerilor de urmărire penală să folosească doar acele programe automate care au fost aprobate de unele organe, cum ar fi Ministerul Justiției, Procuratura Generală, Ministerul Afacerilor Interne, și într-o anumită ordine – după discutarea în cadrul ședințelor metodice și științifice ale instituțiilor din domeniul corespunzător. Libertatea în domeniul asigurării matematice a programelor, utilizate la cercetarea preliminară a corpurilor delictive, este la fel de admisibilă ca și în cazul expertizei judiciare.

Rolul tehnicii de calcul în condițiile actuale devine din de în ce mai importantă. În legătură cu aceasta, în ultimul timp crește interesul față de problema răspunderii pentru utilizarea necorespunzătoare a calculatoarelor, pentru greșelile autorilor și operatorilor la crearea sistemelor automatizate. Una din direcțiile principale în reformarea sistemului de drept reprezintă analiza minuțioasă a normelor de drept existente și elaborarea altelor noi, mai perfecte, care să răspundă cerințelor actuale ce țin de exploatarea tehnicii. Important este să fie prevăzute măsuri de răspundere penală pentru recomandările necalitative și dăunătoare ce se află în documentele de exploatare a tehnicii, în urma folosirii cărora pot să apară și să se dezvolte situații de accidente. Aceasta este cu atât mai necesar, cu cât prețul greșelii persoanei-operator crește permanent.

Pe lângă aceste recomandări generale ce țin de tehnică în general, au apărut încercări de a reglementa activitatea persoanelor legate de elaborarea sistemelor automatizate și exploatarea tehnicii de calcul. Cele mai importante în acest domeniu pot fi menționate încercările de a construi „dreptul informatic”, care se întreprind în legătură cu dezvoltarea asigurării de drept ale programelor automatizate. Aici nu doar se lărgeste procesul de legiferare pentru reglementarea utilizării tehnicii de calcul, dar se formulează și unele prevederi legale generale, universalitatea cărora duce la aceea că acestea, într-o oarecare măsură, pot afecta și activitatea specialistului și expertului care lucrează cu sisteme automatizate. Pe de o parte, această invadare demonstrează o oarecare generalizare a problemelor de drept, rezolvate de către teoreticieni în drept, și a problemelor actuale ale experților judiciari, pe de altă parte – invadarea are loc fără a lua în considerare experiența teoretică și practică acumulată de către criminaliști. Inexactitatea în noile abordări teoretice trebuie menționată începând de acum, la etapa elaborării, până când acestea nu au căpătat puterea de lege [182; 183].

După cum menționează Karasi I. cel mai important pentru problema enunțată este că dezvoltarea relațiilor informaționale în societate a condus și conduce în continuare la necesitatea de a formula o nouă ramură a dreptului – dreptul informatic. La baza acesteia stau competențele a două intelecte și capacitatea de drept a tehnicii de calcul. Sofisticarea sistemelor automatizate cu lărgirea de date duce la crearea, pe lângă intelectul uman, și a „intelectului” tehnicii de calcul. Acesta din ce în ce mai mult se îndepărtează de om și capătă caracterul unui al doilea intelect de sine stătător.

Deja s-a vorbit despre faptul că cunoștințele speciale ale expertului în mod obligatoriu trebuie să includă cunoștințele privind principiul de lucru al algoritmului, privind posibilitățile programelor specializate care îl utilizează, privind siguranța metodei de cercetare aplicate de program. În procesul de lucru cu programul, mai cu seamă în regimul de dialog, ar trebui să i se formeze convingerea lăuntrică privind corectitudinea concluziei sale, obținută cu folosirea calculatorului. De altfel, expertul nu este în drept să semneze concluzia. Asta înseamnă că poartă și răspundere penală pentru această concluzie. Trimiterile la aceea că a greșit programul, dar nu el – specialistul sau expertul – sunt inadmisibile. Trebuie înțeles că în astfel de situații nu trebuie spus că programul a omis o eroare, dar despre aceea că expertul, din cauza problemelor în cunoștințele sale ale metodei, nu a observat rezultatul incorect al calculului programului și a formulat în baza acestuia concluzia greșită a expertului.

Cu toate acestea, nu se poate de stat și pe poziția lipsei absolute de răspundere a autorului. Însă această răspundere ar trebui să poarte un caracter nu penal, ci contravențional. „Protejarea expertului” de sisteme automatizate elaborate necalitativ, care pot să omită anumite

greșeli neprevăzute de conținut, trebuie să se bazeze nu pe construirea „prezumției nevinovăției a expertului”, ci pe crearea unui sistem de măsuri eficace și bine gândite, care să poată să asigure elaborarea calitativă a sistemului de calcul, verificarea experimentală a algoritmilor și programelor, un sistem de pregătire a specialistului, expertului bine pus la punct și controlul funcționalității sistemelor automatizate. O altă cale, în locul sporirii răspunderii pentru lucrul sistemului de calcul, va duce la o practică a iresponsabilității atât a experților, cât și a autorilor sistemelor automatizate.

Acestea sunt, în general, principalele probleme procesuale care pot apărea în legătură cu folosirea în activitatea de urmărire penală a tehnicii electronice de calcul.

Luând în considerare cele expuse mai sus, considerăm că automatizarea activității de investigare a cauzelor penale trebuie să se limiteze la folosirea programelor specializate de către ofițerul de urmărire penală la dispunerea efectuării expertizelor judiciare și întocmirea actelor procesuale. Ceea ce ține de efectuarea, examinarea prealabilă a obiectelor și documentelor, aceasta trebuie să fie efectuate doar de către specialiști în domeniul respectiv. Acest concept reiese nu doar din sensul legii procesual-penale, dar și din asigurarea obiectivității investigărilor efectuate, or, în cazul efectuării acestora nemijlocit de către ofițerul de urmărire penală, aceasta îi oferă posibilitatea de a corecta baza de date inițiale în funcție de rezultatele dorite. Cele menționate justifică oportunitatea îndeplinirii propunerilor făcute anterior privind conferirea examinărilor prelabile, fiind efectuate de către specialiști, pe care convențional le numim „cercetări speciale”, ceea ce va permite lucrătorilor din instituțiile de expertiză ca pe contul micșorării volumului de cercetări de expertiză în urma transmiterii de către specialiști a celor necomplicate, „cercetări speciale”, să se concentreze asupra înfăptuirii și altor funcții nu mai puțin importante, îndreptate spre creșterea eficacității folosirii cunoștințelor științifice la cercetarea cauzelor penale în general, iar pe accidente rutiere în particular, ceea ce predetermină necesitatea luării spre examinare și a acestor posibilități.

2.4. Concluzii la capitolul 2

Reieșind din cele menționate în capitolul 2, vom formula următoarele concluzii:

1. La investigarea oricărei infracțiuni, o importanță majoră o are stabilirea cauzelor și condițiilor de săvârșire. Descoperirea acestor cauze și condiții poate fi posibilă doar prin cercetare detaliată a tuturor circumstanțelor. Aceasta va confirma încă o dată legătura strânsă

dintre științele penale care au un scop comun – lupta cu criminalitatea care poate fi regăsită în conținutul obiectului probatoriu.

2. În ceea ce privește metodica de investigare a accidentelor rutiere, principalele probleme ce urmează a fi lămurite constituie elementele caracteristicii criminalistice a acestei categorii de infracțiuni. Astfel de caracteristici criminalistice pot fi: mecanismul accidentului rutier și modul în care acesta a avut loc, circumstanțele pe carosabil, consecințele survenite, urmele create, cauzele și condițiile accidentului rutier, tipologia definitorie a participantului la accident, factorul ce a influențat conținutul mărturiilor lor, posibilele acțiuni efectuate în vederea ascunderii urmelor.

3. La investigarea accidentelor rutiere se evidențiază trei faze: inițială, culminantă și finală, fiecare dintre ele este continuitatea logică a fazei precedente și determină dezvoltarea fazei ulterioare.

4. Starea de sănătate, prezența neajunsurilor fizice sau starea de ebrietate este necesar să fie stabilite nu doar la conducătorul mijlocului de transport, dar și la restul participanților la accidentul rutier.

5. Planificarea urmăririi penale este și o activitate creativă, punând pe cântar experiența, capacitatea de organizare și de sistematizare a informațiilor deținute, precum și perseverența aplicării diverselor cunoștințe, inclusiv din domeniul criminalisticii, ale persoanei care efectuează urmărirea penală.

6. În cazurile cercetării accidentelor rutiere trebuie și este necesar de planificat așa acțiuni de urmărire penală ca: cercetarea la fața locului, audieri ale martorilor oculari, ale victimelor și conducătorilor mijloacelor de transport implicați în accident. În prim-plan trebuie determinat sarcinile acestor acțiuni de urmărire penală, consecutivitatea și organizarea desfășurării lor.

7. Activitatea de planificare a urmăririi penale pe cazurile de investigare a accidentelor rutiere este o condiție necesară pentru rezolvarea unui anumit obiectiv și de aceea trebuie înțeleasă și efectuată într-un mod dinamic și nu printr-o modalitate fixată, adică în permanență, planul trebuie corelat cu datele obținute pe parcursul urmăririi penale.

8. Reieșind din posibilitățile social-economice și resursele materiale de care dispun instituțiile de expertiză și organele de drept din țară, realizarea investigării accidentelor rutiere poate fi atinsă prin:

- necesitatea organizării grupelor operative de urmărire penală pentru cercetarea accidentelor rutiere;

- asigurarea în mod obligatoriu a acestor grupe cu laboratoare criminalistice mobile, în care să fie instalate programe specializate, la dispoziția ofițerului de urmărire penală și specialiștilor;
- în componența grupei operative de urmărire penală pentru cercetarea accidentelor rutiere trebuie să fie inclus numărul necesar de specialiști: specialistul tehnic auto, specialistul criminalist, medicul legist și specialistul în domeniul programelor specializate;
- crearea în sistemul instituțiilor de expertiză a unei subdiviziuni specializate, lucrătorii căreia vor trebui să se ocupe de elaborarea programelor specializate, care să fie utilizate în practica de cercetare penală.

3. TEHNICI ȘI PARTICULARITĂȚI PRIVIND ACȚIUNILE DE URMĂRIRE PENALĂ ÎN CAZURILE CERCETĂRII ACCIDENTELOR RUTIERE

3.1. Recomandări științifice și particularități ale cercetării la fața locului în cazul investigării accidentelor rutiere

Potrivit articolului 118 CPP al RM „în scopul descoperirii și ridicării urmelor infracțiunii, a mijloacelor materiale de probă pentru a stabili circumstanțele infracțiunii ori alte circumstanțe care au importanță pentru cauză, organul de urmărire penală efectuează cercetarea la fața locului a terenurilor, încăperilor, obiectelor, documentelor, animalelor, cadavrelor umane sau de animale” [24].

Cercetarea la fața locului este o activitate desfășurată de organele de urmărire penală sau instanțele de judecată, activitate care creează acestora posibilitatea să perceapă nemijlocit situația locului unde s-a săvârșit o infracțiune și să stabilească împrejurările în care aceasta a fost săvârșită [142, p.369].

Cercetarea la fața locului în cazul accidentelor rutiere reprezintă unul din cele mai importante acte de urmărire penală, cu caracter imediat și necesar, de modul în care este efectuată aceasta depinzând direct soluționarea cauzei.

Deplasarea la fața locului este una dintre cele mai eficiente măsuri de urmărire penală. Organul de urmărire penală are posibilitatea să investigheze direct la locul săvârșirii faptei și consecințele infracțiunii, să stabilească împrejurările în care a fost comisă fapta penală și să-l identifice pe autor.

Cercetarea la fața locului oferă posibilitatea, atunci când este realizată cu profesionalism și operativitate, de identificare a celor mai importante categorii de urme în câmpul infracțional. Este evident faptul că o eventuală repetare a acestei activități nu s-ar mai face cu respectarea condițiilor inițiale, și multe probe ale infracțiunii nu ar mai putea fi exploatate, fiind supuse diversilor factori de mediu [13].

Importanța cercetării se explică și prin aceea că locul săvârșirii faptei este cel mai bogat în urme sau date referitoare la infracțiune și la autorul acesteia. De modul în care se efectuează întreaga cercetare, de căutare și ridicare a urmelor sau a probelor materiale, ca și fixarea rezultatelor, va depinde într-o mare măsură soluționarea cazului, identificarea autorului, a celorlalți participanți la comiterea faptei penale.

Cu toate că, în general, întreaga activitate de cercetare a locului faptei în cazurile accidentelor rutiere este guvernată de regulile generale ale tacticii criminalistice, ea prezintă unele particularități care îi conferă un specific aparte:

- este obligatorie, neputând fi înlocuită cu o altă activitate de urmărire penală ori de tactică criminalistică;
- are un caracter imediat, deoarece trebuie efectuată de îndată de la sesizare, respectiv de la producerea accidentului pentru prevenirea survenirii unor modificări în câmpul infracțional;
- precede în timp, fiind inițială celorlalte activități specifice de cercetare [149, p.45].

Este evident faptul că cercetarea la fața locului a accidentelor rutiere este orientată în două direcții importante:

- stabilirea împrejurărilor, timpul și mecanismul producerii accidentului rutier;
- descoperirea, fixarea și ridicarea urmelor formate cu ocazia producerii accidentului.

Sub raport tactico-metodologic, cercetarea accidentelor rutiere se poate împărți în două mari categorii:

- cercetarea accidentelor rutiere în care autorul a rămas la locul faptei, într-o situație asemănătoare aflându-se și cel care s-a reîntors la fața locului, după ce, de exemplu, a dus victima la spital.
- cercetarea accidentelor în care autorul a părăsit locul accidentului, ceea ce impune să se procedeze la identificarea autovehiculului și a conducătorului acestuia [142, p.373].

Prin locul săvârșirii infracțiunii se înțelege locul unde s-a desfășurat activitatea infracțională, în total sau în parte, ori locul unde s-a produs rezultatul acesteia.

Prin loc al accidentului nu trebuie înțeles sensul restrictiv, adică locul unde s-a produs efectiv impactul dintre vehicule, dintre vehicul și victima pieton ori dintre vehicul și obstacol, ci și întreaga suprafață de teren, care poate cuprinde și zone din afara carosabilului, unde se găsesc urme sau obiecte ce provin sau au legătură cu accidentul.

În cazul accidentelor rutiere locul faptei sau locul cercetat îl constituie:

- locul impactului vehicul-pieton;
- locul impactului autovehicul-autovehicul sau autovehicul alt obstacol de pe calea de rulare sau de pe marginea acestuia;
- locul unde călătorul, însoțitorul a căzut din autovehicul, din cabină, de pe scară, din remorcă;
- porțiunea din carosabil pe care a fost trântită victima;
- traseul parcurs de autovehicul din momentul impactului sau coliziunii până la oprire;

– lateralele drumului public pe care se pot afla urme și mijloace materiale de probă provenite din accident;

– locul în care a oprit autovehiculul pentru ca autorul accidentului să înlăture urmele de pe autovehicul [149, p.29].

În toate aceste locuri pot fi descoperite urme și mijloace materiale de probă utile pentru cauză, de aceea trebuie examinate cu deosebită atenție.

În cazurile de cercetare a accidentelor rutiere, în care autorul a părăsit locul accidentului, ceea ce impune să se procedeze la identificarea autovehiculului și a conducătorului acestuia, prin cercetarea nemijlocită a următoarelor elemente obligatorii [12, p.269]: situarea și numărul urmelor; ecartamentul; ampatamentul; lățimea benzii de rulare; lungimea circumferinței anvelopei; desenele anvelopei.

Înainte de toate, este necesar de menționat că cercetarea la fața locului în cazurile accidentelor rutiere conține multe specificații deosebite, care nu se întâlnesc la nici un fel de altă cercetare în cazurile altor tipuri de infracțiuni, dar împreună se obligă să respecte regulile și recomandările generale procesuale și tactice, elaborate de teoreticienii procesualiști și de criminaliști.

În rândul cerințelor și recomandărilor generale la etapa de pregătire sunt:

Primirea sesizării de către organul de poliție.

De cele mai multe ori, denunțul este oral și efectuat prin intermediul telefonului. În astfel de situații un rol deosebit de important îl are polițistul care primește denunțul. Dacă acesta va da dovadă de lipsă de interes, aroganță, lipsă de condescendență ori de sollicitudine, persoana care face denunțul va avea o reacție de adversitate și profitând de faptul că nu este față în față cu interlocutorul, fie că va refuza în mod expres să-și decline identitatea, fie că va întrerupe legătura telefonică înainte de a fi comunicat toate amănuntele de care avea cunoștință.

În schimb, dacă se adoptă o atitudine binevoitoare, folosind cuvinte de apreciere la adresa celui care face sesizarea și formându-i convingerea că aspectele prezentate prezintă importanță, interlocutorul va avea și el o atitudine pozitivă, astfel încât organul de urmărire penală va obține un plus de date și de informații la care se va adăuga și posibilitatea obținerii datelor de stare civilă necesare identificării ulterioare a persoanei pentru a se putea obține alte date și informații în special când aceasta a fost martor ocular.

În situația în care mai multe persoane telefonează pentru a aduce la cunoștință poliției producerea aceluiași accident de fiecare dată, ofițerul de poliție, va trebui să manifeste același interes, căutând să afle de la fiecare persoană cât mai multe date și informații [142, p.169].

Componenta deplină și calitativă a grupului operativ, care desfășoară cercetarea

locului faptei.

Potrivit pct. 185 a ord. MAI nr. 138 din 11.11.2013 unde ofițerul de urmărire penală este conducător al grupului operativ de urmărire penală [130].

În legislația procesual-penală a R. Moldova nu este determinată componența grupului operativ de cercetare la fața locului. Dar, analizând prevederile legislației în vigoare, am stabilit că obligatoriu este doar ofițerul de urmărire penală, toți ceilalți sunt auxiliari, lucru cu care nu e posibil să fim în totalitate de acord. Suntem convinși că obligativitatea participării specialiștilor la cercetarea locului faptei în cazuri diverse de infracțiuni, inclusiv la cercetarea locului faptei în cazurile accidentelor rutiere, trebuie să devină obligatorie și reglementată de lege.

Deplasarea imediată la fața locului și cercetarea lui.

Această necesitate este impusă de faptul că aspectul locului faptei se poate rapid și cardinal modifica din cauza fenomenelor atmosferice, acțiunilor persoanelor interesate, acțiunilor persoanelor întâmplătoare, care se află la locul faptei și care din necunoaștere pot schimba poziția unor obiecte, din motivul mișcării neîntrerupte a mijlocului de transport, care ulterior pot să ajute la modificarea poziției inițiale una față de alta a obiectelor, a urmelor, de asemenea și a distrugerii lor.

Potrivit RCR, conducătorii mijloacelor de transport, implicați în accidentele rutiere, trebuie să oprească imediat vehiculul, semnalizându-l în conformitate cu RCR; să acorde primul ajutor, să cheme ambulanța în cazul în care în accident au fost cauzate traumatisme persoanelor, iar dacă aceasta nu este posibil sau în cazurile de urgență – să asigure transportarea persoanei traumatizate la cea mai apropiată unitate medicală cu un vehicul de ocazie ori cu propriul vehicul, să declare la unitatea medicală identitatea sa, prezentând permisul de conducere sau alt act, precum și certificatul de înmatriculare a vehiculului, ulterior să revină la locul accidentului; să marcheze locul inițial al vehiculului, obiectelor ce țin de accident și a persoanei traumatizate, dacă se impune schimbarea poziției acestora pentru acordarea primului ajutor, transportarea persoanei traumatizate cu propriul vehicul la unitatea medicală sau pentru eliberarea carosabilului; să asigure, pe cât posibil, păstrarea urmelor, precum și împrejmuirea locului accidentului; să anunțe despre accident poliția și să rămână pe loc până la sosirea lucrătorilor de poliție; să nu consume băuturi alcoolice sau droguri, precum și să nu administreze medicamente preparate în baza acestora până nu va fi supus testării alcoolscopice, sau, după caz, examinării medicale și recoltării probelor biologice [93].

Aceste acțiuni, indicate de pct.12 alin. (1) RCR al R. Moldova, deși sunt în contradicție cu cerința generală de păstrare a locului accidentului nemodificat, sunt dictate de considerațiile umane și de aceea au prioritate față de orice alte considerații.

Chiar mai mult, neacordarea ajutorului, dacă se constată că conducătorul mijlocului de transport a dispus de această posibilitate, care a provocat consecințe grave victimei se consideră drept temei pentru tragerea lui la răspundere penală în conformitate cu art.163 CP al RM, chiar și în acele cazuri, când în însăși producerea accidentului rutier acest șofer nu este vinovat. Aici vorbim de lăsarea, cu bunăștiință, fără ajutor a unei persoane care se află într-o stare periculoasă pentru viață și este lipsită de posibilitatea de a se salva din cauza vârstei fragede sau înaintate, a bolii sau a neputinței, dacă cel vinovat știa despre primejdie și a avut posibilitatea de a acorda ajutor părții vătămate, fie că el însuși a pus-o într-o situație periculoasă pentru viață [25].

În opinia lui Budeci V. [6, p.598] persoanele participante la trafic care nu au încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport în cazurile părăsirii locului accidentului rutier în care au survenit vătămări grave nu cad sub incidența acestei componente de infracțiune. Astfel de acțiuni pot fi calificate ca lăsare în primejdie.

Într-o altă opinie autorii Brînza S. și Stati V. [15, p.417] consideră că infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier nu absoarbe infracțiunea de lăsare în primejdie. În felul acesta art. 266 CP al RM nu poate fi privit ca o normă specială în raport cu art. 163 CP al RM. În concluzie, soluția optimă este concursul de infracțiuni dintre aceste două norme.

La ieșirea la locul accidentului rutier ofițerul de urmărire penală are posibilitatea să perceapă nemijlocit organoleptic toată împrejurarea locului accidentului ca fiind un tot întreg, ceea ce îi permite în procesul cercetării să restabilească în minte situația, care a dus la săvârșirea accidentului rutier. Soluționarea sarcinii date studiind numai materialele dosarului fără a se deplasa la locul faptei, așa cum asta se întâmplă des în practică, este mult mai dificil.

În afară de aceasta, după terminarea cercetării, ofițerul de urmărire penală în afară de situația în care el nu participă la cercetarea locului faptei, de regulă, deja dispune de suficientă informație ca să identifice prezența sau lipsa semnelor componente de infracțiune. Aceasta permite ofițerului de urmărire penală să audieze martorii oculari în conformitate cu toate cerințele procesual-penale, dar să nu se limiteze la explicațiile verbale, care adesea pot fi schimbate. Urmează de luat în considerare că, fiind chemate în calitate de martori și preveniți despre răspunderea penală în cazul depunerii declarațiilor false, acestor persoane le este greu psihologic să modifice ceea ce au scris în explicațiile lor, și ele adesea sunt predispuse să se mențină de primele declarații depuse chiar și atunci când nu sunt chiar siguri de ele.

Pregătirea pentru cercetarea locului accidentului rutier după sosirea grupe operative de urmărire penală nu reprezintă o formalitate, după cum este percepută de mulți angajați. Prioritatea la această etapă a cercetării reprezintă prezența la locul faptei a mijlocului de transport și a participanților la accidentul rutier, constatarea modificărilor în circumstanțele

locului faptei și concretizarea cine și din ce cauze a modificat ambianța locului faptei. În urma analizei minuțioase ofițerul de urmărire penală își creează pe cât posibil o viziune clară despre evenimentul derulat, cu alte cuvinte, să reconstituie imaginar circumstanțele care au condus la accidentul rutier, mecanismul (dinamica) de dezvoltare. Aplicând toate metodele logice și, în primul rând, analiza retrospectivă, bazându-se pe experiența sa profesională și aprecierile specialiștilor, ofițerul de urmărire penală, în cele din urmă, poate să înainteze versiunile posibile referitoare la accidentul rutier, de asemenea, să creeze modelul lui imaginar.

Dacă până la sosirea ofițerului de urmărire penală la locul faptei nu au fost întreprinse măsuri de îngrădire a porțiunii de drum și organizarea circulației pentru ocolirea acestui loc, atunci desigur că el este obligat să realizeze aceasta și doar ulterior să treacă la cercetarea nemijlocită. Locul accidentului se marchează cu semnalizatoare, iar dacă este noapte, cu triunghiuri reflectorizante și se iau măsuri de siguranță pentru participanții la acțiunea de urmărire penală.

În general, la locul producerii unui accident rutier se concentrează un număr mare de persoane, mai ales dacă evenimentul s-a produs în zone intens circulate și la ore de vârf de trafic.

Șeful grupe operative de urmărire penală sau lucrătorul de poliție care a ajuns primul la locul producerii accidentului rutier trebuie să procedeze la îndepărtarea curioșilor din zona evenimentului și să asigure în cât mai bune condiții fie desfășurarea traficului (dacă acest lucru este posibil), fie devierea acestuia pe alte artere sau drumuri. Îndepărtarea curioșilor trebuie să se facă cu mult tact și politețe, explicându-le că prezența lor împiedică efectuarea cercetării și poate fi cauza distrugerii urmelor sau obiectelor ce constituie probe pentru aflarea adevărului referitor la modul și împrejurările accidentului. Totodată, o atitudine calmă și înțelegătoare, dublată de fermitate și siguranță de sine, va impune respect, astfel, încât curioșii vor respecta indicațiile polițistului, iar eventualii martori oculari vor colabora mai lesne și mai bine cu acesta, relatându-i cât mai exact ceea ce cunosc despre accident. De asemenea, nu se exclude ca printre aceștia să se afle și autorul accidentului [148, p.504].

La terminarea etapei de pregătire ofițerul de urmărire penală trebuie să stabilească direcția cercetării, să determine hotarele aproximative a locului faptei, care va fi supus cercetării, distribuirea sarcinilor între membrii grupului operativ de urmărire penală.

Doar după realizarea acestui nivel de cunoaștere a accidentului rutier, ofițerul de urmărire penală trebuie să treacă nemijlocit la cercetare, eficacitatea și finalitatea căreia depinde direct de capacitățile ofițerului de urmărire penală în diagnosticarea și prognozarea rezultatelor, realizate de el în virtutea activității date. La prima vedere, expunerea ideilor de mai sus pot trezi un șir de întrebări confuze, dar recomandările fiind premature, și anume – deține suficientă informație

ofițerul de urmărire penală pentru soluționarea sarcinii indicate de facto până la cercetare? Pentru a răspunde la această întrebare este necesar de luat în considerare un șir de circumstanțe:

a) una dintre pozițiile de bază fiziologice și psihologice a oricărei acțiuni omenești o reprezintă gândirea, adică apariția în conștiință a „tabloului” următoarelor acțiuni;

b) reprezentarea despre rezultatele acțiunilor și corectările lor în baza relațiilor aferente în vederea realizării anume a acelui rezultat, care încă până la începutul lucrului a apărut în conștiința colaboratorului;

c) înaintarea versiunilor reprezintă nu doar rezultatul activității mintale a ofițerului de urmărire penală, dar însăși reflectarea se realizează sub forma ipotezei, deoarece altă cale pentru ofițerul de urmărire penală, care urmează să cunoască evenimentele trecutului, pur și simplu nu există.

Însă versiunea, după cum a observat Ratinov A. realizează două funcții:

1. aranjarea informației de care se dispune și sistematizarea ei;
2. căutarea și obținerea noilor informații.

Dar aici apare întrebarea dacă nu va aduce oare realizarea acestor recomandări menționate mai sus, pentru obținerea doar a ceea ce confirmă deja versiunea înaintată?

Nu trebuie exclus un astfel de scenariu. Ofițerul de urmărire penală începător sau care anterior nu s-a confruntat în activitatea sa cu cercetarea accidentelor rutiere poate să fie în captivitatea ipotezelor sale, care, la fel, nu trebuie să fie exclusă și cointeressarea directă a lui în desfășurarea ulterioară care „îl aranjează”. La aceasta mai trebuie adăugat că persoanele cointeressate și prezente la accidentul rutier, fiecare în modul său, se străduie să convingă ofițerul de urmărire penală în vederea cauzelor, condițiilor și mecanismului accidentului rutier.

Garanția de la astfel de erori este doar profesionalismul deosebit al ofițerului de urmărire penală, care îi permite să înainteze nu numai o versiune sau un model, ci pe toate care sunt realmente posibile, verificarea lor concomitentă, căutarea permanentă și analiza minuțioasă a tuturor circumstanțelor „negative”, care au fost depistate la etapa dată de cercetare.

Necesitatea clarificării circumstanțelor negative reprezintă un argument pentru examinarea amănunțită a fiecărei porțiuni de teren, a fiecărui obiect, chiar dacă în aparență nu are legătură cu fapta cercetată. Numai astfel este posibil să se explice de ce lipsesc urme care, în mod firesc, ar trebui să existe, în timp ce alte urme sau obiecte nu își găsesc o justificare imediată [142, p.321].

În opinia autorilor Odagiu Iu., Luchin L., Rusnac C., dacă este identificată o astfel de circumstanță negativă este posibil de tras următoarele concluzii [126, p.18]:

1. Versiunile înaintate de ofițerul de urmărire penală sunt incorecte.

2. A avut loc o înscenare.

3. Mecanismul de săvârșire a infracțiunii este interpretat greșit de persoanele interesate.

Reiterând părerea savantului rus Domke E., unde locul accidentului rutier trebuie divizat în trei zone:

- zona inițială – locul de percepție a pericolului de către șofer;
- zona intermediară – locul în care șoferul începe să reacționeze și să ia măsuri de preîntâmpinare a accidentului rutier;
- zona accidentului – locul impactului și al localizării participanților după impact [170, p.43].

Totodată, noi propunem de început cercetarea locului faptei din zona accidentului și continuată până la zona inițială, adică folosirea procedurii circular excentric. În argumentarea acestei propuneri ținem să menționăm că anume în această zonă sunt amplasate cele mai multe urme materiale create în urma consecințelor accidentului, ca fiind și cele mai informative despre cauzele și condițiile comiterii accidentului.

Această părere este binevenită numai atunci când vorbim de ideea că cercetarea propriu-zisă se face în condiții favorabile. În cazul în care persistă situații de dispariție a diferitor categorii de urme cercetarea va începe întotdeauna cu ele indiferent în care din aceste zone se vor afla.

De această părere sunt și Odagiu Iu., Luchin L., Rusnac C., care menționează că folosirea procedurii circular concentric este benefic în cazurile când există probabilitatea de pierdere a urmelor existente la periferie sau în timpul apropierii de epicentrul locului faptei [126, p.18]. Alte situații care într-o oarecare măsură pot influența procedeul aplicat la cercetare pot fi: intensitatea fluxului circulației rutiere în perimetrul locului cercetării accidentului – porțiunea de drum se află în localitate sau în afara localității, condițiile atmosferice și alți factori.

O trăsătură specifică a cercetării locului accidentului rutier o reprezintă participarea la ea a participanților înșiși la accidentul rutier – conducătorii mijloacelor de transport și victimelor, dacă o astfel de posibilitate există. Uneori o astfel de posibilitate lipsește în urma decesului sau transportării participanților în instituțiile medicale.

În cadrul cercetării locului faptei pe cazul accidentelor rutiere, reieșind din studiul efectuat și experiența acumulată, se recomandă organului de urmărire penală să examineze obligatoriu:

- porțiunea de drum unde persistă urme și obiecte în urma accidentului;
- mijloacele de transport implicate în accident;
- cadavrul victimei (exteriorul);

- urmele mijloacelor de transport (urmele părții rulante, cioburi de sticlă, particule de vopsea, urme de combustibil și uleiuri, părți componente ale mijlocului de transport etc.).

De această părere este și savantul Ișcenko E., [179, p.280-281] care invocă o atenție sporită la stabilirea hotarelor locului accidentului rutier. Hotarele locului, de regulă, pot fi de la câțiva metri până la câteva sute de metri.

Cercetând porțiunea de drum unde persistă urme și obiecte ale accidentului, se va urmări clarificarea următoarelor circumstanțe:

- tipul accidentului rutier (ciocnire între vehicule, tamponare de pieton, de ciclist, de obstacol, inversiune etc.);
- locul accidentului rutier cu fixarea nemijlocită față de puncte imobile;
- indicarea profilului secțiunii drumului ca vertical sau orizontal;
- tipul drumului (asfalt, prundiș, drum de țară) și condițiile suprafeței (uscată, umedă, îngăpezită, acoperită cu gheață etc.), iar în cazul eterogenității suprafeței drumului se vor indica mărimile sectoarelor acoperite cu gheață, zăpadă, noroi etc.;
- lățimea carosabilului, inclusiv cu toate delimitările;
- defectele suprafeței carosabilului, inclusiv dimensiunile și amplasamentul față de marcajele carosabilului;
- prezența marcajului rutier;
- lățimea trotuarului, acostamentului, înălțimea bordurii, profilul șanțului și starea lor;
- prezența pe trotuar, acostament și teritoriul adiacent pe ambele părți ale drumului ale construcțiilor rutiere, balustrade metalice, copaci, tufișuri, diverse construcții etc., amplasamentul lor față de hotarul carosabilului, mărimile și influența lor asupra vizibilității;
- sensul de mișcare a mijloacelor de transport pe porțiunea de drum dată;
- modalitatea de organizare a traficului rutier la locul faptei;
- prezența și tipul semaforului sau a altor mijloace de dirijare a traficului rutier, funcționalitatea lor în momentul cercetării;
- prezența indicatoarelor și marcajelor rutiere (se va indica denumirea concretă a fiecăruia);
- locul amplasării indicatoarelor și marcajelor rutiere;
- zona de acțiune a indicatoarelor și marcajelor;

- gradul de luminozitate a porțiunii de drum, sursele de lumină, locul de amplasare a lor, care sunt la momentul cercetării conectate;
- condițiile climaterice, prezența sau lipsa precipitațiilor, temperatura aerului etc.;
- condițiile de vizibilitate.

Vorbind de condițiile de vizibilitate, am putea menționa că în cazurile cercetării pe timp de noapte este necesar de stabilit distanța de vizibilitate în direcția deplasării mijlocului de transport. În cazul în care partea carosabilă este iluminată artificial, atunci la stabilirea distanței de vizibilitate se procedează în două moduri: fără lumina farurilor și cu lumina farurilor conectată la faza scurtă. Pe părțile de carosabil care nu sunt iluminate artificial stabilirea distanței de vizibilitate se face în trei moduri: fără lumina farurilor, cu lumina farurilor conectată la faza scurtă și cu lumina farurilor conectată la faza lungă.

În afară de examinarea porțiunii de drum unde s-a produs accidentul se examinează în mod obligatoriu mijlocul sau mijloacele de transport implicate în accident. Cercetarea mijlocului de transport include sistemele lui aparte – partea șasiului, sistemul de rulare, sistemul de frânare, sistemul de pornire și iluminare, de asemenea și tot ceea ce formează obiectul cercetării tehnice a mijlocului de transport și permite în fine să tragem concluzii despre funcționalitatea și lipsa de funcționalitate în timpul apariției nefuncționărilor – până sau în urma accidentului rutier.

La sistemul de direcție este controlat jocul volanului și se stabilește gradul și cauza acestuia, la sistemul de frânare se controlează fiecare frână până la reglarea saboților, la sistemul de iluminat se controlează dacă funcționează cele două faze ale farurilor, existența și funcționarea semnalizatoarelor electrice etc. [148, p.643].

Pe lângă sistemele menționate care trebuie să fie verificate, în unele situații mai pot fi adăugător stabilite următoarele aspecte:

- starea sistemului de închidere-deschidere a ușilor;
- poziția acului de kilometraj, a manetei schimbătorului de viteze și a ștergătoarelor de parbriz;
- temperatura apei din radiator, precum și cea din baia de ulei;
- presiunea în pneuri.

Cu această ocazie, trebuie să se verifice pneurile, insistând asupra formeii canalelor, profilului exterior-longitudinal urmelor de străpungere, vulcanizare, ecartamentului și ampatamentului. De asemenea, vor fi evidențiate consecințele suferite de mijlocul de transport în urma accidentului.

Este clar că cercetarea calitativă a stării tehnice a mijlocului de transport e în competența doar a specialistului tehnic auto. Anume din acest motiv noi considerăm foarte important

inclusiunea în grupul operativ de urmărire penală și participarea obligatorie a specialistului la cercetarea locului accidentului rutier.

În prezent, în practică se întâlnesc cazuri când cercetările și verificările stării tehnice a mijlocului de transport, întocmirea proceselor-verbale se realizează de specialist, independent de ofițerul de urmărire penală, care realizează cercetarea generală. În asemenea situație specialistul participă ca sursă independentă de informații, fapte probatorii, ce contravine, legii procesual-penale. Această situație devine și mai neconcludentă dacă verificarea stării tehnice a mijlocului de transport se realizează peste ceva timp și în alt loc. Apare întrebarea destul de justificată, și anume – în legătură cu cele întâmplate au apărut unele sau alte modificări care se fixează în procesul-verbal de cercetare a locului faptei.

Această situație dificilă poate fi depășită ușor, dacă activitatea specialistului la locul faptei va fi efectuată sub conducerea ofițerului de urmărire penală, în prezența lui, în limitele cercetării unice a locului accidentului rutier. În aceste condiții cercetarea și verificarea stării tehnice a mijlocului de transport, indiferent de faptul dacă a fost fixată într-un formular aparte, reprezintă o parte componentă (o anexă) a procesului-verbal general de cercetare a locului faptei. Recomandările tactice expuse se referă mai mult la soluționarea problemelor legate de determinarea parametrilor de facto a deplasării mijlocului de transport. Dar cu aceasta nu se epuizează toate varietățile circumstanțelor care trebuie să fie identificate în timpul efectuării cercetării.

În funcție de caracterul accidentului rutier, pot să mai apară un șir de sarcini cu caracter situațional. De exemplu: dacă între pasageri există decedați și în timpul audierii conducătorul mijlocului de transport declară că la volan se afla cel decedat, atunci apare necesitatea cercetării minuțioase a sistemului de conducere a scaunului și inclusiv torpedoul mijlocului de transport în scopul depistării urmelor de mâini și a microparticulelor detașate de pe hainele victimei. E necesar cu o exactitate deosebită de descris amplasarea exactă a stropilor și petelor de sânge, caracterul și dislocația deteriorărilor în scopul soluționării în timpul desfășurării ulterioare a cercetării chestiuni privind amplasarea faptică a tuturor pasagerilor în momentul accidentului rutier. În alte cazuri un element de bază al cercetării este căutarea și cercetarea urmelor de picioare ale victimei și ale conducătorului mijlocului de transport de facto la încercarea lui de a face schimb de locuri.

E imposibil de enumerat toate problemele care pot să apară în timpul cercetării, iată de ce deplinătatea și eficacitatea realizării cercetării garantează posibilitatea ofițerului de urmărire penală să modeleze accidentul rutier și să facă pronosticuri cu posibilele urmări și în baza lor să se realizeze acel complex recomandabil de măsuri tactice criminalistice.

Toate constatările făcute cu privire la starea tehnică a autovehiculelor vor fi consemnate într-un proces-verbal de cercetare a mijlocului de transport, care se anexează la procesul-verbal de cercetare la fata locului. Făcând remarcă la dosarul penal nr. 2010481397 unde la 22 septembrie 2010 aproximativ la ora 17⁰⁰ șoferul X conducând autocamionul de model „MAN L 200” cu n/î C NC XXX a tamponat pietonul Y, care în urma tamponării s-a ales cu leziuni corporale și a decedat la fața locului, a fost întocmit procesul-verbal de examinare și verificare a stării tehnice a unității de transport cu încălcări grave, luând în considerare decesul persoanei în urma accidentului rutier. Aceste încălcări se referă la descrierea foarte generală și succintă a defecțiunilor și urmelor materiale care s-au creat pe mijlocul de transport, adică nefixarea urmelor și alte probe materiale depistate pe unitatea de transport, caracterul defecțiunilor agregatelor și mecanismelor, starea dispozitivelor de emanare a semnalelor luminoase etc. [Fig. A2.1-A2.2]

În fine, putem concluziona că verificarea stării tehnice a autovehiculului la locul faptei prezintă o importanță majoră, deoarece datele obținute cu acest prilej, corelate cu starea și caracteristicile drumului public, condițiile atmosferice și de vizibilitate, intensitatea traficului rutier și celelalte date oferite de examinarea locului faptei, vor asigura obiectivitatea concluziilor expertizei tehnice auto ce se va dispune ulterior în cauză.

Dacă la locul faptei există morți, concomitent cu cercetarea locului faptei trebuie să se efectueze examinarea exterioară a cadavrelor acestora [92, p.557]. De aceea în asemenea situații participarea medicului legist în calitate de specialist este indiscutabilă. În procesul cercetării exterioare a cadavrului medicul legist va oferi organului de urmărire penală informație utilă, sigură și importantă cu privire la diverse circumstanțe.

Medicul legist, în prezența organelor de urmărire penală, va examina atât îmbrăcămintea, cât și cadavrul, pentru identificarea și consemnarea urmelor de violență constatate [23, p.400]. Urmele de pe corpul sau îmbrăcămintea victimei oferă posibilitatea stabilirii mecanismului producerii accidentului rutier, autovehiculul implicat, cauzele accidentului, timpul survenirii morții etc. [133, p.217]. Este evident că participarea medicului legist în calitate de specialist la locul faptei ne oferă un ajutor extrem de important în elucidarea acestor probleme dar și clarificarea altor care apar în procesul cercetării. În unele situații nu se ține cont de aceasta ca spre exemplu dosarul penal nr. 2012488044 în cazul decesului persoanei X în urma tamponării de către automobilul de model „Skoda Octavia” nr. C OB XXX la data de 29.09.2012 com. Bubuieci mun. Chișinău, unde asemenea specialist nu a participat la cercetarea locului faptei. [Fig. A2.3-A2.5].

În afară de stabilirea identității victimelor, de regulă, cercetarea locului faptei oferă posibilitatea să se determine poziția și aspectul exterior al leziunilor de pe corpul victimelor, fapt ce permite adesea să se aprecieze poziția în care se afla victima în momentul accidentării și să se stabilească cu ce parte a autovehiculului a fost izbită. La rândul lui, acest lucru permite să se determine poziția mașinii în momentul tamponării victimei [92, p.557].

Victimele se examinează în funcție de mijlocul de transport și obiectele înconjurătoare pentru descoperirea și fixarea leziunilor de pe corp, cap, față, membre superioare și inferioare. Leziunile pot fi tipice, adică create ca urmare a impactului cu mijlocul de transport sau atipice: fracturi, luxații, scurgeri de sânge etc., care pot fi întâlnite și în alte cazuri în afară de accidentele rutiere. De regulă, în cazul accidentelor rutiere lovirea victimelor se asociază cu proiectarea și târârea lor pe carosabil ori cu izbirea de obiecte din jur (copaci, garduri, ziduri ș.a.). Leziunile produse prin lovire se găsesc pe o singură parte a corpului și corespund nivelului părții autovehiculului cu care au fost provocate. Prin proiectare, se produc leziuni mai grave, adesea mortale precum traumatismele cranio-cerebrale și se află pe partea opusă celor de lovire [149, p.71].

La fața locului, medicul legist poate contribui la identificarea și ridicarea urmelor biologice de natură umană, îndeosebi urme de sânge, fire de păr, resturi de țesuturi etc., găsite pe corpul sau îmbrăcămintea victimei, pe suprafața carosabilă, în interiorul autovehiculului sau pe părțile proeminente ale acestuia, ori în alte locuri mai greu de observat [23, p.400].

Indiferent de consecințele accidentului rutier, o importanță majoră o are cercetarea diverselor categorii de urme. După cum a menționat Gorodokin A. și Veazovski E. [167, p.6], studiul urmelor la locul faptei ne permite să identificăm mijlocul de transport implicat în accident, mai ales în situația când părăsește locul accidentului, să constatăm amplasarea mijloacelor de transport față de elementele drumului și nu în ultimul rând să identificăm circumstanțele și mecanismul accidentului rutier.

Din multitudinea și diversitatea urmelor ce pot fi întâlnite cu ocazia accidentelor rutiere, după părerea savantului român Stancu Em. cele mai frecvente sunt [145, p.611]:

- urme ale sistemului de rulare ce se formează în funcție de natura suprafeței pe care se rulează, de modul de mișcare (rulare normală, frânare, derapare) și de tipul de bandaj sau șină;
- urme ale unor părți din caroserie sau diverse subansambluri (bară de protecție, mască, far etc.) formate prin tamponarea sau lovirea victimei, a unor vehicule sau obstacole;

- urme sub formă de resturi de obiecte și materiale ca, de exemplu, cioburi de far sau de parbriz, resturi de vopsea, resturi metalice desprinse din caroserie, urme de benzină, ulei etc.;
- urme biologice de natură umană, îndeosebi urme de sânge, fire de păr, resturi de țesut, precum și urme digitale sau ale altor părți ale corpului;
- urme sub forma unor resturi de îmbrăcăminte sau a altor obiecte purtate de victimă asupra sa (ochelari, mapă, sacoșe, umbrelă etc.).

Urmele sistemului de rulare apar în special în timpul frânării, dar și în procesul de rulare când drumul este acoperit cu noroi, zăpadă etc. și furnizează date privind direcția de deplasare a autovehiculelor, încărcătura acestora, intensitatea efortului de frânare, starea tehnică a frânelor etc. Totodată, urmele statice prezintă interes pentru identificarea mijlocului de transport implicat în accident și care ulterior a părăsit locul faptei, iar urmele dinamice, adică cele de frânare, sunt importante în furnizarea datelor cu privire la viteza de deplasare a mijloacelor de transport implicate în accidentul rutier. Ipatova I. [178, p.244] susține ca cercetarea urmelor de frânare să fie efectuată cu o deosebită atenție, fixând nu numai lungimea lor, dar și caracterul lor. Totodată, Pohl K. [136, p.24] susținea că în cazul în care la cercetarea la fața locului din diferite motive nu poate participa specialistul, atunci ofițerul de urmărire penală, pe lângă măsurarea lungimii urmelor de pneuri, trebuie să indice trecerea de la urmele statice când procesul de frânare nu a început la cele dinamice adică procesul de frânare a început. Cu privire la aceste categorii de urme, studiind practica judiciară, am constatat că uneori nu sunt descrise mai amănunțit și chiar nici măsurate așa cum este în dosarul penal intentat pe cazul decesului pietonului X, unde se indică numai prezența urmelor de frânare *„lungi amplasate pe partea carosabilului”*. [Fig. A2.6-A2.8]. Într-un alt caz de deces al pietonului urmele de anvelope sunt descrise *„la fața locului pe carosabil se observă două urme de cauciuc culoare neagră”*, iar la urmele de frânare descrierea este și mai neclară *„simple și lungi”*[Fig. A2.9-A2.11].

Celelalte categorii de urme, cum ar fi: urmele sub formă de resturi de obiecte și materiale, urmele biologice de natură umană, identificate cu ocazia accidentelor rutiere, contribuie semnificativ la realizarea scopului final al cercetării criminalistice, prin elucidarea și clarificarea unor aspecte de real interes, inclusiv în identificarea mijlocului de transport care după producerea accidentului rutier a părăsit locul faptei. Dar din păcate și aceste categorii de urme uneori nu sunt descrise în procesul-verbal de cercetare la fața locului sau se face o descriere inadecvată, spre exemplu *„pe linia dublă continuă în fața a/m Opel o pată de culoare brună roșietică lichidă”* identificată în procesul-verbal de cercetare la fața locului întocmit pe data de

05.11.2013 pe cazul tamponării de către mijlocul de transport de model „Opel Combo” a pietonului X, care ulterior a decedat în instituția medicală [Fig. A2.12-2.14].

În timpul aprecierii rezultatelor cercetării la fața locului este necesar:

- să se analizeze rezultatele cercetării la fața locului nu în mod izolat, ci în complex cu alte probe acumulate pe dosar (explicațiile martorilor, informațiile primite de la colaboratorii poliției etc.);
- obiectiv, fără un caracter preconceput, să se interpreteze mecanismul de săvârșire a infracțiunii și alte circumstanțe ce au importanță pentru cauza penală;
- să nu se limiteze numai la o concluzie ce se referă la persoana suspectă de cele întâmplate, dar trebuie să luăm în considerare și alte cauze care ar putea genera astfel de consecințe;
- să se ia în considerare toate modificările provocate de persoane sau de fenomenele naturii, până la sosirea grupului operativ de urmărire penală la locul faptei;
- să se ia în considerare toate acțiunile posibile întreprinse de persoana bănuită în comiterea accidentului rutier în vederea modificării locului faptei;
- să dăm o apreciere critică opiniei specialistului, confruntând-o cu alte informații.

Finalizarea întregii activități complicate de cercetare a locului faptei accidentului rutier este fixarea procesuală corectă și adecvată a tot ce a fost constatat în timpul desfășurării cercetării. Se cunoaște că principalul mijloc de fixare este procesul-verbal de cercetare a locului faptei.

Procesul-verbal de cercetare la fața locului trebuie să corespundă unor cerințe:

- să fie completat ținând cont de prevederile art.260-261 CPP al RM;
- să cuprindă toate obiectele și urmele descoperite la locul faptei, care ar putea avea importanță pentru aflarea adevărului;
- să fie obiectiv, succint, complet, să se caracterizeze prin precizie și claritate, să fie redactat într-o formă concisă, concentrată, cerință care nu trebuie să dăuneze caracterului său complet.

Încă autorul Novikov S. [193, p.50] menționa că fixarea rezultatelor în procesul-verbal trebuie să corespundă următoarelor cerințe tactice, ca: descrierea tuturor circumstanțelor; exactitatea fixării; consecutivitatea logică; aplicarea terminologiei; descrierea mijloacelor tehnice aplicate și modalitățile de relevare, ambalare și ridicare a corpurilor delict.

În legătură cu cele menționate, poate fi pusă în discuție chestiunea despre rolul și importanța formularelor tipizate ale procesului-verbal de cercetare la fața locului, dacă nu sunt ele o piedică pentru expunerea integră și interdependentă și nu influențează aceste formulare

asupra stilului, logicii și narațiunii expunerii. Dacă ne referim la completarea paragrafelor formularului pe poziția persoanei care a participat nemijlocit la cercetare, pentru care toate circumstanțele de fapt sunt evidente, atunci în timpul desfășurării ulterioare a cercetării pe ea o să o intereseze doar caracteristicile cantitative ale unui sau altor parametri de deplasare sau circumstanțele faptice aparte ale accidentului rutier și în aceste cazuri, întocmind formularele tipizate, va ușura lucrul ofițerului de urmărire penală. Pe de o parte, prezența formularului tipizat al procesului-verbal de cercetare și a paragrafelor incluse în el este o schemă sigură, un algoritm de deplinătate a procesului-verbal de cercetare, pe de altă parte, s-ar putea totuși să influențeze stilul, logica și narațiunea expunerii. Formularele în cel mai bun caz conțin doar elementele structurale ale faptei cercetate, dar fără relații și corelații între ele, care lipsesc în formularele completate, e imposibil de vorbit despre o adevărată cunoaștere a locului cercetat. Cu toate acestea, cercetând practica judiciară, am constatat că practic toate procesele-verbale de cercetare la fața locului sunt tipizate, conținând numeroase coloane, parametrii cărora sunt insuficienți pentru o descriere amănunțită a unei sau altei circumstanțe identificate în procesul cercetării. Prezența acestor coloane scrise rupe în mare măsură consecutivitatea cercetării, ceea ce va influența negativ stabilirea adevărului în cauza dată și va constitui un impediment în descifrarea și înțelegerea acestui proces-verbal de către persoanele care nu au fost la fața locului, cum ar fi ca procurori, avocați, judecători etc. Cercetând detaliat procesele-verbale tipizate, am observat următoarele deficiențe: descrieri incomplete și chiar în unele coloane nu este descris absolut nimic, descrierile nu reflectă esența problemei, descrierea urmelor nu este una corespunzătoare cu măsurările necesare, verificările tehnice ale mijlocului de transport implicat în accident sunt superficiale, timpul de cercetare este unul scurt care în medie nu depășește 30 de minute. Evident că este puțin probabil ca în acest timp să fie realizată o cercetare calificată și minuțioasă a accidentului rutier.

Procesul-verbal poate fi întocmit după terminarea întregii activități sau treptat, pe măsura desfășurării cercetării. Indiferent de metoda aplicată la întocmirea procesului-verbal, acesta trebuie să fie o oglindă a întregii activități desfășurate de toate persoanele participante, prin redarea amănunțită a tot ceea ce s-a descoperit și s-a făcut pentru fixarea, ridicarea și conservarea probelor, deoarece prezintă dovada acestei activități și în același timp este singurul mijloc de probă rezultat din cercetarea locului faptei.

Partea introductivă a procesului-verbal conține următoarele informații:

1. Toate datele privind persoana care a efectuat acțiunea procesuală;
2. Participanții la această acțiune procesuală;
3. Locul, timpul, data, condițiile în care s-a efectuat cercetarea la fața locului;

4. Mai sunt incluse în partea introductivă datele privind anunțarea drepturilor și obligațiilor subiecților;

5. Numele, prenumele persoanelor care au format grupa operativă de urmărire penală, calitatea lor, numele, prenumele și calitatea specialiștilor care au luat parte;

6. Temeiul de fapt și temeiul juridic al cercetării la fața locului.

Partea descriptivă a procesului-verbal cuprinde:

- descrierea detaliată a situației locului faptei, insistându-se asupra tabloului de ansamblu, în care se încadrează locul faptei, delimitarea precisă a acestui loc, dimensiunile și amplasarea față de punctele cardinale, particularitățile topografice, căile de acces;
- descrierea amănunțită a obiectelor, a urmelor și a altor probe materiale descoperite la locul săvârșirii faptei.

Practica de urmărire penală recomandă ca în partea descriptivă a procesului-verbal să fie descrise detaliat:

1. Hotarele locului faptei și amplasamentul lui; caracteristica generală a locului infracțiunii;

2. Împrejurările de la locul faptei cu toate obiectele și urmele materiale, inclusiv consecințele accidentului (aspecte privind deteriorările suferite de mijloacele de transport angajate în accident, aspecte privind distrugerea unor bunuri: garduri de protecție, ziduri, stâlpi, podețe etc.) cu indicarea obiectelor fotografiate, a modalității de fotografiere etc.;

3. Circumstanțele diferite de la fața locului, caracteristice anume pentru situația dată de accident sau, dimpotrivă, opuse naturii infracțiunii în cauză (circumstanțe negative);

4. Descrierea exactă și succesivă a tuturor celor descoperite la fața locului și utile activității de urmărire penală (fiecare circumstanță, urmă, obiect, document etc. se descrie în mod individual și detaliat, natura, culoarea, aspectul, dimensiunile, cu toate caracteristicile generale și particulare, inclusiv modul de ambalare și transport).

Pentru comoditatea întocmirii și citirii ulterioare a procesului-verbal de cercetare la fața locului se permite folosirea subtitlurilor (de exemplu, cercetarea mijlocului de transport, conținutul buzunarelor hainei în care este îmbrăcat cadavrul etc.).

Obiectele se vor descrie ca formă, dimensiune, culoare, particularitățile de construcție, destinația lor naturală și destinația lor concretă în care au fost folosite. Se va descrie locul unde obiectele au fost descoperite, distanța dintre diferite obiecte sau urme, natura urmelor din punctul de vedere al mecanismului de formare și al perceptibilității lor, dimensiunile lor, impuritățile descoperite în urmă, procedeele tehnico-științifice folosite pentru descoperirea, ridicarea și

fixarea urmelor, diferite particularități ale cercetării care necesită a fi menționate, observațiile celor prezenți la cercetare ca martori asistenți, experți, menționarea împrejurărilor negative întâlnite în cursul cercetărilor și explicarea acestora [148, p.520].

Ce se întâmplă în realitate? Dacă e să analizăm această situație, putem concluziona că la cercetarea locului accidentului rutier se folosesc în continuare blanchete de procese-verbale pe care nemijlocit trebuie să le folosească doar agenții constatatori în cazurile contravenționale în conformitate cu ordinul MAI nr. 347 din 01.11.2010 cu privire la aprobarea *Instrucțiunii privind modul de înregistrare a contravențiilor, a persoanelor care le-au săvârșit și a rezultatelor examinării cauzelor contravenționale* [131]. Evident este mult mai simplu în cadrul cercetării locului accidentului rutier să utilizezi asemenea blanchetă care este prevăzută în anexa 11 a ord. 347, dar această oportunitate de a o folosi este deseori extrem de periculoasă pentru că îl lipsim pe ofițerul de urmărire penală de cea mai importantă condiție a tacticii cercetării la fața locului ca descrierea tuturor circumstanțelor stabilite și respectarea riguroasă a principiului consecutivității descrierii datelor constatate. Deci legislația procesual-penală reglementează clar ce trebuie să conțină procesul-verbal de cercetare la fața locului în conformitate cu alin. (2) art.260 CPP RM. În continuare propunem ca pe cazurile penale evidente, adică prin calificarea la art. 264 CP RM, toate procesele-verbale de cercetare la fața locului să fie întocmite potrivit alin. (2) art.260 CPP RM și nu cum se practică actualmente cu procese-verbale de cercetare a locului accidentului rutier care sunt tipizate.

În partea finală se indică timpul terminării cercetării, obiectele care au fost descoperite și fixate sau ridicate la efectuarea cercetării, dacă au fost împachetate și cui au fost transmise, diferite declarații ale specialistului legate de descoperirea obiectelor, unele obiecții ale participanților, faptul că la procesul-verbal sunt anexate diferite schițe, mulaje, tipare, casete audio sau video [29, p.225].

Insuficiența de pregătire profesională a unor cadre de poliție sau lipsa de experiență pot fi uneori cauze ale întocmirii necorespunzătoare a proceselor-verbale de cercetare la fața locului, fapt ce îngreunează cercetările ulterioare.

Făcând o analiză a dosarelor studiate, am constatat următoarele aspecte negative:

- neidentificarea tuturor categoriilor de urme care se produc cu ocazia accidentelor rutiere ori chiar dacă sunt evidențiate nu sunt fixate corespunzător și nu sunt descrise în procesul-verbal, considerându-se în mod nejustificat ca irelevante în cauză;

- în unele procese-verbale de cercetare la fața locului sunt cuprinse declarațiile participanților, ale martorilor, sau ale altor persoane, neglijându-se descrierea amănunțită a urmelor și mijloacelor materiale de probă;
- consemnarea unor aprecieri de genul: „vinovat de producerea accidentului se face numitul ...care nu a acordat prioritate ...etc.”;
- unele urme sau mijloace materiale de probă sunt descrise doar după, relatările unor persoane și nu după propriile constatări ale membrilor grupei operative de urmărire penală.

Pe lângă aceste neajunsuri, încă în faza inițială de cercetare a locului faptei, persoanele care efectuează această acțiune de urmărire penală nu întotdeauna apreciază corect hotarul cercetării locului accidentului. Deseori hotarele cercetării se îngustează, ceea ce face cercetarea să fie incompletă, micșorându-se cantitatea, numărul urmelor și obiectelor corp delict [115].

Astfel de erori influențează negativ obiectivitatea cercetărilor, stabilirea adevărului în cauză, stabilirea gradului de vinovăție și mecanismul producerii accidentelor de trafic rutier [149, p.114-115].

Constatând aceste deficiențe, venim cu propunerea elaborării unui software compatibil cu sisteme de operare „windows”; „android” și „ios” pentru ulterioara aplicare la locul faptei, ceea ce va facilita fixarea acestui loc în cazurile de investigare a accidentelor rutiere. În continuare vă propunem acel algoritm tipizat în care vor fi incluși cei mai importanți indici ce se vor baza pe patru piloni importanți: date despre locul accidentului rutier; date despre mecanismul accidentului rutier; date despre participanți; date despre mijloacele de transport implicate în accident [Fig. A2.15].

În afară de procesul-verbal de cercetare a locului faptei, care este actul procesual obligatoriu de fixare, există și alte modalități de fixare: fotografiere, filmare, elaborare a schițelor ș.a.

În același timp Dolea Ig. [30, p.243], referindu-se nemijlocit la accidente rutiere, semnalizează că este rațional de a aplica înregistrarea video în cazul în care starea de lucruri este în permanentă modificare sau când este necesar de a înlătura urgent consecințele fenomenului, în cazul când este necesară modificarea împrejurărilor pentru descoperirea urmelor infracțiunii, când sunt anumite condiții climaterice care pun în pericol dispariția urmelor, când teritoriul cercetat este imens.

Este necesar de menționat, că întocmirea schițelor locului faptei pe cazurile accidentelor rutiere a devenit o măsură de fixare „obligatorie”, că fără ea e imposibil cu deplinătatea necesară de a transmite în totalitatea lor împrejurările locului faptei. Anume din acest considerent în

practica de cercetare a accidentelor rutiere s-a mers pe calea întocmirii obligatorii a schiței accidentului rutier pe fiecare caz fără excepție.

Schița locului săvârșirii infracțiunii constituie o modalitate de reprezentare grafică a situației de la fața locului [11, p.51], a poziției obiectelor și urmelor, a raporturilor de distanță dintre acestea și are rolul de a ilustra constatările cuprinse în procesul-verbal și de a întregi celelalte mijloace de fixare a rezultatelor cercetării la fața locului [126, p.30].

Analizând practica judiciară, am constatat că deseori la finele cercetării locului accidentului rutier se întocmește desenul-schiță, după care ulterior se întocmește planul-schiță.

Desenul-schiță se realizează prin desenarea, fără respectarea strictă a distanțelor și dimensiunilor reale ale suprafețelor sau obiectelor reprezentate, amplasamentul obiectelor, fixându-se prin linii sau săgeți cu indicarea sub acestea a indicilor de măsurare obținuți [126, p.31].

Planul-schiță sau planul la scară presupune respectarea riguroasă a proporțiilor reale ale terenului sau obiectelor reprezentate, precum și a raporturilor de distanță dintre acestea, micșorate de un anumit număr de ori [140, p.84-100].

În cadrul cercetării accidentelor rutiere, la întocmirea schițelor nu se respectă recomandările savanților în domeniu, adică realizarea următoarelor genuri de schițe [126, p.31]:

- schița de orientare – cuprinde locul faptei cu mediul ambiant;
- schița unei porțiuni – cuprinde locul faptei în întregime oferă informație referitoare la corelația dintre urme;
- schița obiectelor principale – cuprinde cel mai important sector de la locul faptei;
- schița urmelor și detaliilor – se fixează anumite urme și detalii separat.

Astfel putem menționa că pe fiecare caz în parte cercetat am constatat că se întocmește doar un desen-schiță fără respectarea unor cerințe cel puțin esențiale, iar în alte cauze ulterior este întocmit și planul-schiță care, la rândul său, nu corespunde cu aspectele de tactică criminalistică [Fig. A2.16-A2.18].

După cum menționau savanții Bercheșan V., Pletea C., Sandu I., rolul schiței, în esență, rezidă în formarea unei imagini cât mai fidele asupra câmpului infracțional, astfel încât aspectele cuprinse în conținutul procesului-verbal să fie mai ușor înțelese. Pentru realizarea acestui deziderat, la întocmirea ei trebuie respectate unele reguli, printre care: exactitatea schiței; cotarea schiței, constă în notarea pe schiță a dimensiunilor obiectelor reprezentate; întocmirea la scară a schiței; orientarea schiței; claritatea schiței; reprezentarea prin semne convenționale criminalistice; individualizarea schiței [11, p.52-53].

Savanții ucraineni Șevțov S., Dubonos K. [212] menționau că schița accidentului rutier nu trebuie să fie o reprezentare grafică cu îmbucșiri, adică toate măsurările care sunt efectuate la locul faptei să fie incluse în schiță sub formă de tabel pe o filă aparte. În cazurile când este necesar a reprezenta unele porțiuni cu urme sau chiar diverse obiecte materiale rezultate din accident, măsurările trebuie de executat de la centru. În cazurile cercetării accidentelor pe timp de noapte un element important este fixarea în schiță a pilonilor de iluminare artificială.

O importanță deosebită în cercetarea la fața locului accidentelor rutiere o are executarea măsurărilor, care sunt executate cu ajutorul ruletei și riglei gradate. Măsurătorile propriu-zise sunt realizate de membrii grupului operativ de urmărire penală și de participanții la accidentul rutier, fiind consemnate în procesul-verbal de cercetare la fața locului și pe schița accidentului rutier. Indiferent de realizarea desenului-schiță sau a planului-schiță, principalele distanțe măsurate se referă la:

- distanța dintre autovehiculele implicate în accident;
- distanța dintre victimă și autovehicul;
- lungimea urmelor de frânare și ecartamentul;
- dimensiunile obiectelor principale și ale urmelor descoperite la fața locului;
- distanța dintre victimă și obiectele de importanță majoră aflate la locul accidentului;
- dimensiuni ale platformei drumului și ale trotuarului;
- dimensiunile urmelor și distanța dintre ele.

La întocmirea schițelor se vor folosi următoarele procedee: schița executată în proiecție orizontală, verticală și schița în secțiune, ultima fiind executată atunci când este necesară redarea detaliilor aflate în componența unor elemente, în special mijlocul de transport. Această situație ne va ajuta nemijlocit ulterior la determinarea unghiului de impact dintre două autovehicule, necesar pentru simularea accidentului rutier.

Pentru a nu scăpa din vedere anumite elemente, literatura de specialitate, (Odagiu Iu., Luchin L., Rusnac C. [126, p.32], Tăut I. [149, p.123-124]) recomandă folosirea următoarelor tehnici de efectuare a schițelor: axa orizontală, raza azimutului și triangulația.

În practică la cercetarea accidentelor rutiere, când în fiecare dosar se dispune efectuarea expertizei, schița locului faptei este folosită de fiecare dată în calitate de sursă a datelor. Concluzionând, am putea menționa că schița locului faptei joacă un rol important în stabilirea adevărului și toate circumstanțele indicate mai sus obțin o mare importanță pentru soarta cazului cercetat și a participanților la el în primul rând.

În întocmirea procesului-verbal de cercetare a locului faptei, procesului-verbal de cercetare și verificare a stării tehnice a mijlocului de transport și schița accidentului rutier e

recomandabil de folosit cât se poate posibil fotografierea. Fotografiile de la locul faptei, efectuate conform cerințelor și recomandărilor fotografiei judiciare, în cantități necesare nu doar că ilustrează procesul-verbal de cercetare a locului faptei, făcându-l mai înțeles, ci deseori îl concretizează, iar uneori servesc drept mijloc de control și verificare a corectitudinii lui. În acest sens Doraș S. [32, p.70] reiterează că fotografia posedă, în primul rând, un grad înalt de demonstrativitate și exactitate, iar în al doilea rând, constituie o sursă de fixare rapidă a faptelor.

Analizând practica judiciară, am constatat că o bună parte din planșele fotografice care fixează tehnic nemijlocit ambianța locului accidentului rutier nu corespund aspectelor tactico-criminalistice. De exemplu, pe cazul tamponării pietonului nu este redat clar aspectul general al locului, respectând genurile fotografiei judiciare. O încălcare gravă este indicarea de către pieton a locului nemijlocit al impactului. Această situație poate fi realizată prin o altă acțiune de urmărire penală ca verificarea declarațiilor la locul infracțiunii [Fig. A2.19-A2.24]. O altă situație este nerespectarea regulilor de fotografiere a mijloacelor de transport și a cadavrului [Fig. A2.25-A2.26].

Fotografiile calitative permit a concretiza poziția reciprocă a obiectelor aparte, mărimile lor reale, caracterul deformațiilor și caracteristicile care nu au fost fixate pe deplin în procesul-verbal și schiță, sau în genere au fost scăpate din anumite motive.

Nu e întâmplător că studierea dosarului despre accidentul rutier se începe adesea cu analiza planșelor fotografice, care practic te familiarizează deodată în cursul dosarului, care oferă o reprezentare generală despre întreaga imagine a accidentului rutier. Această poziție este corectă doar în cazul prezenței unei condiții obligatorii – fotografiile trebuie să fie efectuate conform regulilor fotografiei judiciare: cu aplicarea genurilor și procedeele fotografiei.

În concluzie, menționăm încă o dată că toate acțiunile preliminare – cercetarea la fața locului, cercetarea stării tehnice a mijlocului de transport, fotografierea, întocmirea schițelor, trebuie să fie realizate de grupa operativă de urmărire penală sub conducerea ofițerului de urmărire penală, care răspunde personal de deplinătatea și calitatea tuturor acțiunilor realizate.

3.2. Viziuni doctrinare și practice privind stabilirea circumstanțelor accidentului de circulație rutieră în cadrul audierii

O sursă importantă de informații cu privire la circumstanțele infracțiunii sunt declarațiile martorilor, victimelor, conducătorilor mijloacelor de transport implicați în accidente rutiere. În timpul audierii ofițerul de urmărire penală folosește gradul de conștientizare a persoanei audiate despre un accident rutier, cu scopul de a verifica probele disponibile în cazul cercetat și de a

obține noi informații. Audierea martorilor, victimelor și conducătorilor mijloacelor de transport implicați într-un accident rutier are caracteristici aparte. Totodată, în ciuda diferenței semnificative a calității procesuale a bănuیتului și învinuitului, și unul și altul în cadrul audierii se află în aceleași condiții, adică se confruntă cu necesitatea de a-și proteja interesele și în dilema de recunoaștere sinceră sau încearcă să se sustragă de la responsabilități prin darea de mărturie falsă. Iată de ce metodele tactice folosite la audierea bănuیتului și învinuitului în general sunt asemănătoare [162, p.110].

Din punct de vedere criminalistic Obrazțov V. [194, p.368] menționa că această acțiune de urmărire penală este nu numai un mijloc de colectare și verificare a probelor, dar și a acumulării unor date orientative, care ulterior pot avea un rol informativ important în cauză.

Lebedev M. [196, p.780] a remarcat pe bună dreptate că de fiecare dată ofițerul de urmărire penală este într-o măsură oarecare obligat să cunoască așa-numitele „*reguli nescrise ale urmăririi penale*”, adică, dacă ne referim la accidentele rutiere, autorul menționează că nu întotdeauna putem cu afirmație să apreciem obiectiv mecanismul și cauzele accidentului după amplasamentul mijloacelor de transport implicate în accidentul rutier, după urmele create sau mai ales numai după schița locului faptei.

Neagu I. și Damaskin M. [122, p.456-457] afirmă că în mod practic nu există cauză penală în care, la aflarea adevărului, să nu-și aducă o contribuție esențială declarațiile martorilor, fapt ce i-a determinat pe unii autori să-i atribuie probei testimoniale în procesul penal caracterul de probă firească, inevitabilă, de instrument necesar de cunoaștere a împrejurărilor săvârșirii infracțiunilor.

De obicei, accidentele rutiere atrag atenția multor oameni care sunt în apropierea locului de coliziune a automobilelor. Aceste caracteristici ar trebui să fie folosite pentru a stabili martorii accidentului rutier. Suntem în totalitate de acord cu opinia savantului român Theodoru Gr. [150, p.316] care menționa că prezentarea în fața organelor judiciare a persoanelor chemate în calitate de martori este o *îndatorire socială* de a ajuta justiția la aflarea adevărului, totodată este și o *obligație legală*, deoarece neîndeplinirea ei poate atrage o constrângere juridică. Această regulă generală are și unele excepții prevăzute în alin. (3) art. 90 CPP RM unde legiuitorul ne arată care dintre persoane nu pot fi citate și ascultate ca martori: persoanele care, din cauza defectelor fizice sau psihice, nu sunt în stare să înțeleagă just împrejurările care au importanță pentru cauză și să facă referitor la ele declarații exacte și juste; apărătorii, colaboratorii birourilor de avocați – pentru constatarea unor date care le-au devenit cunoscute în legătură cu adresarea pentru acordare de asistență juridică sau în legătură cu acordarea acesteia; persoanele care cunosc o anumită informație referitoare la cauză în legătură cu exercitarea de către ele a atribuțiilor de

reprezentanți ai părților; judecătorul, procurorul, reprezentantul organului de urmărire penală, grefierul – cu privire la circumstanțele care le-au devenit cunoscute în legătură cu exercitarea de către ei a atribuțiilor lor procesuale, cu excepția cazurilor de participare la reținere în flagrant delict, de cercetare a probelor dobândite prin intermediul lor, erorilor sau abuzurilor la efectuarea procedurii în cauza respectivă, de reexaminare a cauzei în ordine de revizie sau de restabilire a dosarului pierdut; jurnalistul – pentru a preciza persoana care i-a prezentat informația cu condiția de a nu-i divulga numele, cu excepția cazului în care persoana dorește benevol să depună mărturie; slujitorii cultelor – referitor la circumstanțele care le-au devenit cunoscute în legătură cu exercitarea atribuțiilor lor; medicul de familie și alte persoane care au acordat îngrijire medicală – referitor la viața privată a persoanelor pe care le deservesc; persoana față de care există anumite probe că a săvârșit infracțiunea ce se investighează; Avocatul Poporului, Avocatul Poporului pentru drepturile copilului, adjuncții Avocatului Poporului și funcționarii Oficiului Avocatului Poporului – referitor la faptele care le-au devenit cunoscute în legătură cu exercitarea atribuțiilor lor.

Totodată, făcând trimitere la legislația procesual-penală art. 21 CPP al RM, în sensul că nimeni nu poate fi silit să mărturisească împotriva sa sau a rudelor sale apropiate precizând la acest aspect că atât martorul conform pct. 7) alin. (12) art. 90 CPP al RM poate să refuze de a da declarații, de a prezenta obiecte, documente, mostre pentru cercetare comparativă sau date dacă acestea pot fi folosite ca probe care mărturisesc împotriva sa sau a rudelor sale apropiate, bănuitul conform pct.10) alin. (2) art. 64 CPP al RM poate să dea declarații sau să refuze să le dea, și învinuitul pct. 8) alin (2) art. 66 CPP al RM să dea declarații sau să refuze să le dea, atrăgându-i-se atenția că dacă refuză să dea declarații nu va suferi nici o consecință defavorabilă, iar dacă va da declarații, acestea vor putea fi folosite ca mijloace de probă împotriva sa, constatăm că acești participanți au un drept fundamental de a refuza să dea declarații. Aducerea la cunoștință a acestui drept este pusă în obligația organelor de urmărire penală, a procurorului sau a instanței.

Dolea Ig. [30, p.194] ș.a. accentuează că prin aceste prevederi legale suntem în prezența unei excepții relative. Persoanele arătate nu pot fi obligate să depună mărturii, ele însă au dreptul de a da declarații. Dispozițiile în cauză au la bază rațiuni de profund umanism, de înțelegere firească și realistă a naturii umane.

Evidențiind și tălmăcind „tăcerea”, Dolea Ig. [135, p.48] o definește ca faptul de a nu vorbi, de a nu se destăinui. Dreptul persoanei de a tăcea se realizează în domeniul comunicării, tăcerea fiind și un element al acesteia. În aspect juridic, tăcerea poate fi interpretată în mod

diferit, având în vedere obiectul raportului juridic dat, fapt ce nu poate fi confundat cu dreptul la tăcere, care are o altă semnificație în procesul penal.

Pe această temă Pușcașu V. [138, p.219] susține pe bună dreptate că e o nesocotire a dreptului la tăcere și la neautoincriminare în momentele de debut ale procesului penal naște consecințe substanțiale cu privire la întreaga desfășurare ulterioară a procesului penal și poate fi de natură a leza echitatea de ansamblu a procedurii în cauză. Pe de altă parte, dreptul la tăcere și la neautoincriminare subzistă pe întreaga durată a procesului penal, chiar în situația în care martorul, bănuitul, învinuitul aleg, în orice moment, să renunțe la aceasta, pentru a colabora cu organele de urmărire penală sau pentru a răspunde solicitărilor instanței de judecată.

În cazul producerii accidentelor rutiere, martorii oculari pot fi identificați din rândul următoarelor categorii de persoane:

- călători, pietoni, cicliști, conducători de autovehicule neangajați în accident, care se deplasau pe aceeași arteră de circulație și au observat acțiunile conducătorului auto implicat în accident, înainte de producerea evenimentului;
- angajații întreprinderilor auto sau ai altor unități publice private unde activează conducătorii auto vinovați de producerea accidentului sau unde au fost reparate autovehiculele;
- persoane ce pot furniza date în legătură cu starea conducătorilor auto înainte de accident: oboseală, influența alcoolului etc.

Identificarea și audierea martorilor unui accident rutier capătă importanță prin faptul că, de multe ori, împrejurările producerii accidentului, autovehiculul implicat și mecanismul producerii impactului, nu se poate stabili, decât pe baza celor percepute, în total sau în parte, de persoanele aflate ocazional în locul producerii evenimentului rutier. Pe lângă faptul că perceperea este involuntară, de regulă, martorii oculari iau cunoștință de accident în urma zgomotului produs de impact ori ca urmare a strigătului victimei.

Neglijarea audierii martorilor, imediat după producerea accidentului, când sub impresia celor petrecute și percepute, ei ar fi relatat adevărul, duce la obținerea unor declarații denaturate.

Doraș S. [33, p.119] menționa că spre deosebire de alte mijloace de probă, depozițiile martorilor pot pune în evidență date privind toate împrejurările ce constituie obiectul probațiunii, inclusiv împrejurările săvârșirii infracțiunii, metodele și mijloacele folosite în acest scop, locul, timpul și modul în care s-a activat.

Dacă în rândul cetățenilor este identificat un martor al accidentului, este neapărat de aflat de la el despre care condiții ale accidentului poate să ofere informații. Pe lângă toate acestea

trebuie să se țină cont de faptul că nu fiecare persoană care s-a identificat ca martor ocular la un accident rutier poate fi cu adevărat un martor ale cărui declarații vor fi utile pentru a stabili circumstanțele cazului investigat.

Făcând o cercetare minuțioasă a dosarelor penale pe cazurile accidentelor rutiere, am constatat că din numărul total al martorilor oculari ai evenimentului doar aproximativ 18,1% dintre persoanele chestionate au fost în măsură să furnizeze informații despre mecanismul accidentului rutier, 62,3% din martori au văzut numai faza finală a evenimentului și 19,6% dintre martori recunoscuți în final ca martori oculari au apărut după rezultatul final, astfel nu pot furniza nici un fel de declarații utile cu privire la circumstanțele accidentului rutier.

Printre aceste persoane pot fi unele cu o imaginație bogată, iar propria lor interpretare a circumstanțelor accidentului rutier putând fi îndreptată ca fiind una reală. Depistarea acestei erori sau a interpretării cu rea-voință a declarației martorului este indispensabil de descoperit la fața locului accidentului rutier, imediat după ce a dat-o în calitate sa de martor ocular al accidentului. Dacă acest lucru nu este identificat, persoanele respective, așteptând invitația ofițerului de urmărire penală, se pregătesc pentru audiere, crezând ferm în declarațiile lor inițiale greșite despre accident. În acest sens, s-ar putea crea o situație dificilă de urmărire penală în legătură cu apariția contradicțiilor între probe și declarațiile martorilor accidentului.

Deseori martorii accidentelor rutiere nu înțeleg imediat ce se întâmplă. Motivul pentru faptele observate se derulează în conștiința lor înțelegând retrospectiva evenimentelor observate pe baza experiențelor de viață pe care le-au avut în trecut. Adesea aceste evenimente vizualizate de către martori sunt exagerate.

Aceste caracteristici care formează declarațiile martorilor oculari la accident, desigur, complică audierea lor. Ofițerul de urmărire penală ar trebui să acorde persoanei audiate asistența necesară, inclusiv cea psihologică, pentru a ușura reproducerea unor evenimente legate de accidentul rutier cercetat. Cu atât mai mult, în cazurile martorilor minori pe lângă respectarea cadrului legal, Reuțkaia I. [205] propune conlucrarea organelor de urmărire penală cu instituțiile de apărare a copiilor în scopul implicării celor mai profesioniști psiho-pedagogi în calitate de intervievari.

În opinia autorilor Ciopraga A. și Iacobuță I. capacitatea persoanelor de a reproduce faptele percepute și memorate poate fi influențată de o mulțime de factori, grupați în factori obiectivi și factori subiectivi. Referitor la factorii obiectivi, trebuie avută în vedere măsura în care perceperea, selectarea și ordonarea prin memorare se apropie de perfecțiune, adică de gradul în care imaginile formate reproduc situația reală. Dintre factorii subiectivi, un loc important îl ocupă capacitatea subiectului de a reda ceea ce cunoaște în legătură cu obiectul ascultării sale.

Această capacitate este influențată de nivelul de cultură generală a subiectului și de pregătirea lui profesională. Acest aspect prezintă un interes practic deosebit, deoarece persoanele, care nu posedă vocabularul necesar descrierii unei situații de fapt percepute, o descriu fragmentar, cu omisiuni sau greșeli, de cele mai multe ori evitând chiar să vorbească, pentru a nu fi puse în situații neplăcute [23, p.246-247].

Autorul Suci C. menționează ca factori obiectivi ce pot împiedica procesul perceptiv pot fi: condițiile meteorologice (ceața, ninsoarea, ploaia etc.), condiții improprii de luminozitate, intervalul extrem de scurt al percepției fenomenului, obiectului sau persoanei, zgomotul de fond existent într-un anumit loc, grosimea obiectelor interpușe între martor și o anumită întâmplare (perete, zid, gard), distanța la care era situat martorul față de locul unde s-a desfășurat fenomenul etc. [148, p.578].

Ca factori subiectivi ce pot împiedica desfășurarea normală a procesului perceptiv autorul enumeră: defecțiunile analizatoarelor la nivelul receptorilor perceptivi sau în zona corticală, fluctuațiile atenției, stările afective puternice, stările de oboseală, dezvoltarea diferită a simțului de observație, dominarea excesivă a unor reprezentări despre lucruri cunoscute în experiențe anterioare etc. [148, p.578].

Majoritatea cercetărilor consacrate tacticii criminalistice demonstrează că factorii care determină martorii să ascundă sau să denatureze adevărul sunt clarificați în următoarele categorii:

- cointeresarea materială sau morală în urma soluționării cauzei, datorită raportului de legătură cu învinuitul, victima – rudenie, bună sau reavecinătate, colegialitate de serviciu sau de studii etc.;
- sentimente de frică inspirate de cei implicați în proces sau din cauza presiunilor directe exercitate de către persoanele cointeresate;
- sentimente de inoportunitate a obligațiilor împovărătoare de martori, tendința de a evita eventualele chemări repetate în faza de urmărire penală și judecării cauzei;
- resentimente față de organul de urmărire penală, față de justiție în genere, cauzate de relații avute cu acestea anterior [148, p.641].

După opinia savantului Carp S. [17, p.106], un alt factor care ar determina martorii să ascundă sau să denatureze adevărul este conflictul. Astfel, autorul menționează că prin conflict înțelegem un șir de relații sociale care apar ca un rezultat al agravării dezacordurilor dintre indivizi. Conflictele apar ca urmare a neconcordanței scopurilor cu modalitatea de realizare a acestora.

Sarcina de bază este ca martorul să își amintească și să reproducă imagini vizuale, senzuale, fapte și fenomene pe care el le-a perceput. În această situație sunt utile și întrebări specifice, răspunsuri la care cel audiat a fost perceput ca îndeplinirea unui exercițiu elementar: să își amintească și să descrie ofițerului de urmărire penală doar ceea ce el a văzut (percepute vizual și prin alte tipuri de percepție), la un anumit punct de observație a accidentului rutier.

În afară de percepția vizuală [23, p.241], care este considerată cea mai frecvent întâlnită în diverse declarații, autorii Ciopraga A. și Iacobuță I. precizează că la formarea declarației concură într-o măsură sau alta și alte tipuri ca: percepție auditivă [23, p.240], percepția însușirilor spațiale ale obiectelor [23, p.242], percepția mișcării [23, p.243], percepția timpului [23, p.243].

O altă caracteristică a formării declarației la audierea participanților și martorilor accidentului rutier este legată de individualitatea fiecărui participant și martor asupra observării circumstanțelor cazului investigat. Persoana audiată nu numai că pentru a asistat prima dată la un eveniment neobișnuit pentru ea, dar și cunoștințele sale acumulate despre accidentul rutier nu sunt îndeajuns pentru reproducerea acelor evenimente tragice despre accident. De aceea, putem considera că aceste declarații pot fi aproape de adevăr din motivul că audiatul are o imaginație îngustă și nu putea să inventeze aceste declarații.

Martorul în sine nu este un mijloc de probă, ci numai declarațiile acestuia pot fi considerate probe, în măsura în care concură la rezolvarea cauzei [153, p.364].

Practica cercetării accidentelor rutiere arată că inducerea intenționată în eroare a ofițerului de urmărire penală referitor la circumstanțele accidentului rutier este complicată și practic dificil de realizat. Acest lucru se poate întâmpla, după părerea noastră, numai în situațiile când ofițerul de urmărire penală este psihologic pregătit la evaluarea depozițiilor false ca mărturii veridice despre circumstanțele faptei săvârșite. O atare situație este posibilă atunci când ofițerul de urmărire penală, neavând suficiente dovezi, poate cădea involuntar sub influența psihologică a celui audiat, provocată de mărturiile acestuia. Ulterior el nici nu observă când aceste mărturii devin dominante, umbrind în mare parte adevărul. Apare o situație psihologică prin care ofițerul de urmărire penală percepe cazul cercetat prin viziunea celui audiat. Acesta este întotdeauna legată de pierderea punctului critic asupra informației primite. Dacă ofițerul de urmărire penală nu reușește să depisteze rapid informația falsă, aceasta poate duce la concluzii eronate cu privire la circumstanțele accidentului. În astfel de situații, nu poate fi observată complicitatea dintre părțile vinovate și martorii accidentului rutier. Declarațiile lor vor împiedica ofițerul de urmărire penală să depisteze de sine stătător erorile sale [201, p.131].

Al doilea caz se referă la faptul că ofițerul de urmărire penală, obținând declarațiile de la persoana audiată, înțelege insuficiența informațiilor obiective comunicate de martor, dar nu are sau nu cunoaște posibilitățile reale de verificare directă a lor. Aceste situații apar atunci când ofițerul de urmărire penală are o pregătire insuficientă la cercetarea accidentelor rutiere. El ar putea să nu fie conștient de posibilitățile și potențialul de analiză a declarației martorului ocular al evenimentului. Cu toate acestea, într-un efort de a exclude îndoieli cu privire la constatările sale, ofițerul de urmărire penală încearcă să le concretizeze printr-o audiere repetată. Totodată, el poate să se limiteze la audierea unui alt martor care, deși nu raportează informații noi și specifice, poate confirma dovezile existente în acest caz. Ofițerul de urmărire penală, ca și în situația anterioară, poate să nu observe erori în aprecierea declarațiilor primare, ceea ce va duce la concluzii eronate despre constatarea circumstanțelor accidentului rutier [204].

Informația omisă în faza inițială a audierii nu este întotdeauna posibil să fie refăcută în cursul investigațiilor ulterioare. În astfel de situații, ofițerii de urmărire penală experimentați purced la verificarea declarațiilor la locul infracțiunii. Persoana audiată este invitată pentru a reproduce circumstanțele accidentului rutier, la locul unde s-a produs accidentul pentru a fi redată cât mai aproape de realitate. Persoana audiată descrie circumstanțele și obiectele despre care anterior a făcut declarații și răspunde la întrebările reprezentantului organului de urmărire penală. Cu cât mai mult timp trece din momentul producerii accidentului rutier, pentru persoana audiată va fi mai complicat să redea cu exactitate acele evenimente ce au fost în trecut, chiar ieșind la locul faptei. Cu toate acestea, în anumite cazuri sunt posibile situații contrare ce nu scot complexitatea problemei la obținerea rezultatelor inspirând credibilitate prin aceste acțiuni legate de audierea repetată a martorilor. Poate apărea situația în care, audiind în mod repetat o persoană, aceasta va primi informații suplimentare despre circumstanțele cazului, ce ajută să se orienteze cu ușurință la fața locului. Ofițerul de urmărire penală trebuie să evalueze în mod critic toate preciziile făcute, mai ales acele declarații care în acel moment ies dincolo de primele declarații făcute la prima audiere. În toate aceste situații este necesar de a exclude informarea suplimentară a martorului despre urmărirea penală și mai cu seamă cum vor influența declarațiile lui asupra urmăririi penale. Procedează corect acel ofițer de urmărire penală care deja la audierea inițială a martorilor oculari sau participanților la accident, concretizează și verifică declarațiile lor cu toate metodele posibile, neamânând aceste acțiuni pentru un timp îndelungat [189, p.28; 203, p.201].

Autorii Butoi Teo. Butoi Tud. [16, p.222] Susțin pe bună dreptate că dacă ofițerul de urmărire penală nu va reuși să-și asigure „o suprafață psihică perfect plană” și, prin manifestările sale negative, va apărea în fața interlocutorului ca un om nervos, agresiv, frământat de

problemele proprii, atunci cadrul general al desfășurării urmăririi penale va deveni precar, șansele de realizare a scopurilor propuse diminuându-se.

Practica urmăririi penale arată că pentru stabilirea tuturor circumstanțelor ofițerul de urmărire penală are suficiente posibilități și mijloace de verificare a informațiilor obținute în timpul audierii. Să acordăm atenție celor mai importante dintre ele.

Tot timpul trebuie avut în vedere un singur lucru, acela că diferențierea prematură făcută de către ofițerul de urmărire penală a calității procesuale a participanților unui accident rutier în victime și persoane vinovate de comiterea accidentului este una greșită, dar dacă se face acest lucru este binevenit ca aceasta să fie considerată mai degrabă ca o evaluare psihologică a rolului lor în evenimentele care urmează a fi cercetate. Până la stabilirea tuturor circumstanțelor, este posibil că victima ar putea fi acea persoană ale cărei acțiuni au provocat acest accident rutier, și de aceea ulterior se poate schimba calitatea procesuală din victimă în bănuît, indiferent că ei i s-a cauzat o pagubă mai mare decât celui alt participant. În alte situații ambii participanți la accident pot fi declarați vinovați de producerea accidentului, indiferent de paguba produsă fiecărui din ei. În timpul urmăririi penale între părți deseori apar conflicte, care într-un fel sau altul se reflectă asupra depozițiilor depuse. O altă caracteristică comună este că o circumstanță a accidentului rutier fixată din spusele martorilor și participanților accidentului nu poate contrazice legile obiective care determină apariția ei în situația unui incident sau să determine rolul funcțional în apariția evenimentelor socialmente periculoase. Spre exemplu, în baza legităților fizice autovehiculului și pietonului le este necesar același timp pentru atingerea punctului culminant. Cu toate acestea, dacă a fost constatată în cadrul urmăririi penale viteza de deplasare a autovehiculului, care ulterior ar evita tamponarea cu pietonul, aceasta ar însemna că toate datele comunicate despre circumstanțele accidentului nu corespund realității. Declarațiile persoanelor audiate în privința vitezei de deplasare a autovehiculului și pietonului, poziția lor în timpul apariției situației periculoase, distanța parcursă de autovehicul și pieton sunt puse sub semnul întrebării. Unele dintre aceste date în cursul urmăririi penale trebuie să fie respinse, dar această respingere trebuie să fie argumentată din punct de vedere științific.

Pregătirea pentru audierea martorilor depinde întotdeauna de diferite situații concrete. Cu toate acestea, aspectul comun este determinarea de către ofițerul de urmărire penală a obiectului audierii. Decizia corectă despre care circumstanțe pot fi stabilite sau verificate de către declarațiile martorilor sau participanților la trafic, ajută pentru a determina timpul și locul audierii, ce procedee tactice pot fi folosite și îndreptate pentru a obține de la cei audiați declarații complete și veridice. În funcție de obiectul audierii, cercul persoanelor audiate poate fi împărțit în următoarele grupe:

- persoanele care au perceput direct circumstanțele accidentului rutier;
- persoanele informate cu privire la condițiile și circumstanțele care au precedat începutul apariției pericolului și derularea lui;
- persoanele care după accidentul rutier au intrat în contact direct cu persoanele implicate în acest accident și sunt informate despre circumstanțele accidentului rutier nemijlocit de ele;
- persoanele apte de a oferi informații ce caracterizează personalitatea participanților la accident, în special a conducătorilor auto în ceea ce privește calitățile lor psihologice și profesionale ca participanți la trafic.

Planificarea și tactica audierii martorilor enumerați în prima grupă depind de faptul, dacă martorul a fost sau nu a fost implicat în cercetarea locului faptei sau a fost stabilit ca martor ocular după cercetarea locului faptei. În prima situație martorul trebuie audiat imediat după efectuarea cercetării la fața locului. La momentul audierii se știe care circumstanțe ale accidentului sunt cunoscute de aceste persoane și ce pot să comunice despre mărturiile lor. Sarcina principală a audierii este de a obține declarații detaliate despre incident și de a confirma declarații prin participarea lor la cercetarea la fața locului. Obiectul audierii lor este strâns legat de rezultatele cercetării locului faptei. În timpul audierii ei vor da declarații despre circumstanțele și faptele care au fost stabilite de către ofițerul de urmărire penală la locul faptei, precum și orice informații suplimentare pe care a reușit să le obțină ofițerul de urmărire penală în urma analizei și reconstrucției unor fenomene ce țin de mecanismul accidentului rutier, dar nu se vor expune asupra urmelor materiale fixate existente la locul faptei sau care ulterior au dispărut până la sosirea grupei operative de urmărire penală. Audierea acestor martori nu se limitează numai la rezolvarea problemelor. Este nevoie de clarificat în amănunt circumstanțele accidentului rutier, participanți și autovehiculele implicate. În timpul audierii martorilor care nu au participat la cercetarea locului faptei este nevoie să se ia în considerare mai multe circumstanțele suplimentare, ca de exemplu: cât de mult timp a trecut din momentul impactului până la stabilirea martorilor oculari la eveniment, de către cine și a cui a fost inițiativa stabilirii martorului ocular al incidentului, a intrat în contact cu persoana care a săvârșit infracțiunea sau victima accidentului rutier, în ce circumstanțe a devenit martor ocular la accident, în ce loc se afla în timpul producerii coliziunii etc.

Studiul și practica urmăririi penale arată că în timpul audierilor martorilor se acordă puțină atenție la clarificarea situației reale, unde circumstanțele în care s-a produs accidentul au invadat detaliile personale ale martorului și s-a dovedit a fi pentru el un fapt important [204].

Compararea circumstanțelor percepute de către martor și rezultatele audierii permite ofițerului de urmărire penală să observe inexactitățile, erorile și contradicțiile între ceea ce a putut să perceapă și ceea ce este conținut în declarația sa. Relevarea acestor neconcordanțe între declarațiile și condițiile de percepere a circumstanțelor accidentului este necesar de verificat în timpul audierii. Este deosebit de important să se clarifice dacă persoana audiată a văzut ceea ce se întâmplă pe drum în perioada până la momentul culminat sau a fost un martor al consecințelor accidentului rutier.

În timpul cercetării accidentelor rutiere, ofițerul de urmărire penală trebuie să depună efort pentru a găsi martorii oculari care au observat toate cele trei faze – inițială, culminantă și finală, fiecare din ele este continuitatea logica a fazei precedente și determină dezvoltarea fazei ulterioare. Mecanismul accidentului rutier în toate aceste faze foarte rar se relevă în urmele fixate material. De aceea pentru constatarea circumstanțelor în faza inițială a accidentului rutier declarațiile martorilor capătă o importanță deosebită. Martorii accidentelor rutiere pot atrage atenție la comportamentul periculos al pietonului, la viteza de deplasare a automobilului, precum și la manevrele executate care creează situații de accident.

Declarațiile acestor martori oculari ai accidentului conțin informații nu numai despre finalul evenimentului, dar un lucru important, este că în aceste declarații se conțin date ce caracterizează cauza lor nemijlocită. În memoria acestor persoane se fixează bine momente importante, ce reflectă procesul dinamic al accidentului. În plus, în timpul audierii pot apărea circumstanțe legate de acțiunile personale ale martorului în anturajul locului faptei sau constatarea unor situații care au avut loc la dezvoltarea fazelor accidentului rutier. Unele dintre aceste circumstanțe ar putea fi condiții necesare pentru producerea accidentului. Altele nu au legătură directă cu mecanismul accidentului rutier, dar cu ajutorul lor pot fi clarificate comportamentul participanților la trafic, condițiile și cauzele accidentului. Alți martori pot atrage atenție și ulterior declara în procesul audierii că pietonul, văzând mijlocul de transport, s-a oprit pentru a-i acorda prioritate, dar în acest moment alt pieton a fugit să traverseze strada. În al treilea caz, înțelegând situația periculoasă creată, martorii pot atrage atenția la factorii care au împiedicat conducătorul autovehiculului să observe pericolul. În anumite situații martorul putea atrage atenția la mulțimea de oameni în intersecție, ceea ce i-a împiedicat pe unii din ei să vadă apropierea autovehiculului, iar conducătorul autovehiculului să observe imediat în mulțime pietonul care dorea să traverseze strada. Respectiv, în timpul producerii accidentului, această situație dinamică dispare. Ulterior pietonii vor părăsi locul cu pricina. Din categoria martorilor oculari ai accidentului pot fi și pasagerii automobilului care a fost implicat în accident. Perceperea de către ei circumstanțelor accidentului rutier este limitată, deoarece mijlocul de

transport se afla în mișcare. Totodată, ofițerul de urmărire penală trebuie să clarifice amplasamentul acestor martori în habitacul sau în remorcă, care dintre ei a avut posibilitate de a observa situația de pe carosabil, cu ce era ocupat în timpul deplasării, ce i-a atras atenția asupra incidentului etc. Uneori martorii din categoria pasagerilor automobilului în timpul deplasării cu interes urmăresc mișcările conducătorului autovehiculului, pentru că starea lui (oboist, stare de ebrietate etc.) sau comportamentul la volan îi fac să se îngrijoreze de siguranța lor. Ulterior ei ar putea povesti despre circumstanțele, care au o importanță majoră în stabilirea cauzei producerii accidentului.

Olteanu G., Voicu C., Păun C., Pletea C., Lazăr E. [127, p.78] susțin că în cazul martorilor oculari ofițerul de urmărire penală trebuie să țină cont de condițiile percepției, de constanța acesteia și fenomenul iluziei, vârsta și profesia martorului, precum și de factorii obiectivi care pot constitui surse de denaturare a mărturiei.

În timpul cercetării accidentelor rutiere trebuie acordat o atenție sporită declarațiilor participanților activi la accident, adică conducătorilor mijloacelor de transport. Ei mai complet și bine au perceput dezvoltarea situației rutiere decât mulți alți martori audiați. Cu toate acestea, în declarațiile lor persistă de multe ori afirmații modeste, inexactități și chiar ficțiuni. Studiile arată că șoferii implicați într-un accident rutier de obicei exagerează acțiunile periculoase cu cei cu care sunt în conflictul rutier sau chiar cu posibilitatea de a prevedea accidentul rutier. De aceea este necesar de stabilit acele căi de a verifica declarațiile lor cu privire la viteza de deplasare a autovehiculului, distanța parcursă, perimetrul unde a apărut obstacolul în cale.

În cea de a doua categorie de martori pot intra un cerc mare de persoane. Printre ei pot să se regăsească oficialii organizației sau întreprinderii de transport, răspunzători de starea tehnică a autovehiculului, dispecerii, persoanele care eliberează foaia de parcurs, lucrătorii medicali care au efectuat controlul ordinar al conducătorului autovehiculului etc. Prin audierea acestor persoane se poate de stabilit starea tehnică a autovehiculului înainte de a ieși pe traseu, starea conducătorului autovehiculului înainte și până la ieșirea pe traseu. Multe circumstanțe ce fac obiectul de studiu al audierii se reflectă în diferite documente. Studiarea lor îi permite ofițerului de urmărire penală să determine cercul de persoane la audierea cărora poate primi explicații suplimentare legate de circumstanțele reflectate în documente.

A treia categorie de martori o alcătuiesc persoanele cu care a comunicat persoana ce se face vinovată de accident, după ce accidentul rutier a avut deja loc. La această categorie de persoane pot fi atribuiți colegii de serviciu, prietenii, vecinii de la garaj, membrii familiei, pasagerii care se aflau în autovehicul în timpul producerii accidentului, care nu au fost audiați imediat după cercetarea locului faptei. Mulți dintre ei cunosc circumstanțele accidentului și

starea cercetării din cuvintele conducătorului vinovat. Conținutul declarațiilor despre circumstanțele accidentului rutier, dezvăluite de persoanele vinovate în afara procesului, poate fi foarte utilă în elucidarea circumstanțelor producerii accidentului. Cu toate acestea, pentru a obține de la acești martori declarații sincere și juste poate fi dificil, deoarece aceștia pot avea motive personale pentru a ascunde faptele de comunicare a acestora cu conducătorul autovehiculului acuzat sau alte circumstanțe care pot interesa urmărirea penală. Pe lângă acestea careva dintre aceste persoane se pot afla în complicitate cu conducătorul vinovat de accident și ulterior pot confirma fapte în favoarea bănuțului.

În procesul studiului am stabilit și identificat o serie de caracteristici psihologice în audierea martorilor, victimelor, bănuților și învinuților.

În timpul lucrului cu ei este neapărat de stabilit și exclus declarațiile care induc în eroare sau sunt imagine. Declarațiile lor și datele primite în urma cercetării locului faptei pot fi considerate ca fundamentale și cele mai importante pentru înaintarea versiunilor. O altă categorie de martori o alcătuiesc cei care au văzut ce s-a întâmplat, dar sunt interesați de rezultatul cazului în virtutea apartenenței la el din diverse motive și de aceea sunt capabili să denatureze circumstanțele accidentului. De aici și există deseori contradicții între declarațiile șoferului implicat în accident și ale altor participanți implicați în accident. Pentru a obține declarații veridice este neapărat de a stabili motivul denaturării circumstanțelor accidentului. De obicei, informația primită de la aceste persoane se verifică cu ajutorul declarațiilor martorilor, rezultatelor expertizelor și experimentului. Deseori această categorie de martori fie nu intră în contact cu organele de urmărire penală, fie sunt agresivi și închiși. O astfel de poziție o adoptă și șoferul implicat în accident, audiat în calitate de bănuț.

În general în timpul audierii diferitor categorii de participanți la proces ofițerul de urmărire penală aplică un arsenal de metode psihologice și tactice pentru organizarea cu succes a aceste acțiuni de urmărire penală.

În teoria audierii se regăsesc diferite abordări și clasificări psihologice ale tacticilor deja existente. După părerea savantului Dospulov G. există [171, p.49]:

- adaptive;
- informative;
- metode de impact emoțional;
- metode menite să creeze anumite reprezentări (confruntarea falsului, distragere atenției etc.);
- metodele de stabilire a adevărului sau falsului declarației (ritmul forțat, ritmul lent, repetarea).

Toate aceste tehnici formează un plan comun al ofițerului de urmărire penală cu privire la succesiunea audierii și la criteriile binecunoscute pentru determinarea adevărului în declarațiile obținute în aspect logic, practic și intuitiv.

Utilizarea unora sau a tuturor tacticilor criminalistice la audiere se va face nu la același nivel cu toate persoanele care urmează a fi audiate. Acestea trebuie să fie diferențiate în funcție de ceea ce reprezintă persoana care urmează să fie audiată care este calitatea procesuală. Aici foarte important sunt orientările sale valorice, idealurile și atitudinea subiectivă față de eveniment.

În situația audierii unor astfel de participanți la procesul penal, ca martor, bănuț, învinut, victimă, problema este de a obține maximul de informație veridică. Este, în principiu, un scop nobil – prin orice mijloace de a obține informațiile disponibile cu privire la caz, dar totodată este foarte insidios din punct de vedere practic, și este problematic din punctul de vedere al teoriei audierii. Acestor situații le-a acordat o mare atenție Ratinov A., Belkin R. și alții. Unii au numit-o și echivalat-o cu o artă, care necesită mult spirit, atenție, competențe și capacitatea de a pătrunde în psihicul celui audiat.

Din acest motiv, se consideră că această artă este dificil sau chiar imposibil să-i învețe pe alții. Problema este posibilitatea de a pune la îndoială admisibilitatea și utilizarea diferitor mijloace de influență asupra persoanei audiate. Imposibilitatea constrângerii fizice sau psihice în procesul penal este susținută în unanimitate de toți juriștii [159, p.135].

În literatura de specialitate există câteva clasificări ale martorilor, una din care îi califică după atitudinea subiectivă față de caz. După acest principiu se împart în trei categorii:

1. păstrează o atitudine neutră față de conducătorul autovehiculului și victimă;
2. exagerează rolul și importanța acțiunilor conducătorului auto pentru a preveni efectele dăunătoare;
3. care leagă cauza accidentului doar de acțiunile șoferului.

Aceste indicii sunt importante și necesare de a fi stabilite de către ofițerul de urmărire penală pentru selectarea tacticii de audiere.

În opinia noastră, circumstanțele revelate în timpul audierii martorilor sunt clasificate în 4 grupe:

1. cu privire la condițiile și posibilitățile de percepție a evenimentelor;
2. cu privire la condițiile de trafic și condițiile de drum;
3. cu privire la circumstanțele săvârșirii accidentului;
4. cu privire la acțiunile și identitatea conducătorului auto despre alte persoane care pot fi implicate în accident.

Potrivit opiniei lui Ruiu M., indiferent de condițiile și împrejurările în care s-a produs accidentul, audierea participanților trebuie să vizeze elucidarea următoarelor probleme [139, p.177]:

- împrejurările concrete în care s-a produs accidentul;
- cauzele care au generat producerea acestuia;
- momentul în care victima s-a angajat în traversare;
- momentul când a observat victima, în ce condiții meteorologice și de vizibilitate;
- acțiunile sau inacțiunile victimei înainte de impact;
- viteza cu care a circulat pe porțiunea respectivă de drum;
- motivul pentru care nu s-a conformat semnificației indicatoarelor rutiere;
- starea fizică în momentul conducerii autovehiculului și producerii accidentului;
- motivele care l-au determinat să conducă autovehiculul într-o asemenea stare;
- persoanele în compania cărora au consumat băuturi alcoolice;
- acțiunile pe care le-a întreprins pentru evitarea accidentului prin manevrarea autovehiculului;
- acțiunile ori inacțiunile ulterioare producerii accidentului;
- motivele care l-au determinat să părăsească locul faptei fără încuviințarea organelor de poliție ori, după caz, să abandoneze autovehiculul implicat în accident;
- activitățile pe care le-a întreprins în vederea ștergerii urmelor infracțiunii;
- persoanele care cunosc despre fapta comisă și modul cum au luat cunoștință de aceasta.

Aceste probleme care necesită a fi lămurite în opinia autorului sunt expuse mai largit față de acele patru grupe de probleme expuse mai sus în opinia noastră. Totuși considerăm că problemele ce țin de *persoanele în compania cărora au consumat băuturi alcoolice și persoanele care cunosc fapta comisă și modul cum au luat cunoștință aceasta* nu sunt relevante la cercetarea accidentelor rutiere.

Cele mai multe dintre circumstanțele menționate se încadrează în lista de întrebări elaborate de practică, care sunt necesare pentru a fi puse martorilor și persoanelor implicate nemijlocit în accident. Pentru ca audierea martorilor de bună-credință să se desfășoare eficient, este necesar ca întrebările adresate să corespundă următoarelor cerințe tactice:

- să fie directe, clare, formulate în mod laconic și în succesiunea în care s-au desfășurat relatările libere;

- să fie exprimate în forme lingvistice accesibile persoanei ascultate, în special în situația în care obiectul audierii aparține de sfere de activitate specifice sau mai puțin cunoscute martorului;
- prin conținutul de idei, modul de formulare și adresare să nu sugereze anumite răspunsuri;
- întrebările de precizare să fie corelate la anumite puncte de reper, de anumite forme reale, ele pot fi însoțite de prezentarea unor obiecte în natură, modele, fotografii, schițe.

Cu prilejul ascultării martorilor de bună-credință, trebuie să se insiste asupra tuturor detaliilor, a împrejurărilor în care aceștia au perceput anumite episoade ale faptei, posibilitățile reale pe care le-au avut de a percepe cele relatate [21, p.345].

Am ilustrat acest lucru cu exemplul unei coliziuni.

1. După ce caracteristici martorul determină distanța până la un anumit obiect și viteza de circulație a vehiculelor? Ce aptitudini are în acest sens?
2. Care este starea de sănătate a vederii?
3. Care au fost condițiile meteorologice în momentul impactului (ploaie, ceață, zăpadă, timp senin etc.)?
4. Care, potrivit martorilor și a conducătorului autovehiculului, a fost distanța de vizibilitate a siluetei de om?
5. Cine a fost în habitacul, semnalmentele exterioare ale șoferului, numărul și semnalmentele pasagerilor?
6. Care a fost distanța aproximativă de la locul impactului până la martor?
7. În ce perioadă a zilei s-a produs accidentul și care fază a incidentului a urmărit martorul?
8. Pe care parte a carosabilului se mișca mijlocul de transport și care era modelul, marca și numărul de înmatriculare a mijlocului de transport?
9. Care a fost caracterul mișcării mijlocului de transport?
10. A frânat conducătorul autovehiculului, dacă da, în ce loc a început și în care s-a finalizat frânarea?
11. A recurs conducătorul autovehiculului la anumite semnale de avertizare?
12. Ce încărcătură era în mijlocul de transport? Cum a fost plasată, fixată încărcătura?
13. În ce direcție s-a mișcat mijlocul de transport după coliziune, unde s-a oprit și dacă s-a mișcat după prima oprire?
14. Înainte de coliziune s-au aflat careva mijloace de transport ce veneau din sens opus?

15. Erau conectate luminile mijlocului de transport implicat în accident și ale mijloacelor de transport care veneau din sens opus și care anume, faza lungă sau scurtă?
16. Existau obstacole pe sau lângă carosabil care au redus vizibilitatea șoferului?
17. Din ce loc și în ce direcție a început deplasarea pietonului pe carosabil, cum era îmbrăcat și care era ritmul de deplasare, s-a oprit el, dacă s-a oprit, în ce loc, cât timp a rămas pe loc, cum s-a mișcat după oprire?
18. A privit victima în direcția din care se deplasa mijlocul de transport? A avut posibilitate să-l vadă sau au fost niște obstacole?
19. Care a fost distanța de la victimă până la mijlocul de transport în momentul în care a început deplasarea pe carosabil?
20. În ce loc a fost lovită victima?
21. Care parte a mijlocului de transport a lovit victima? Unde a căzut, apoi târât de mijlocul de transport?
22. Victima după impact s-a mișcat de sine stătător în alt loc?
23. A văzut martorul ce culoare indica semaforul și în ce moment al impactului a văzut?
24. Ce tipuri de urme s-au creat la locul faptei după impact?
25. Ce deteriorări s-au creat pe mijlocul de transport în urma impactului?

În cazul în care se stabilește: cu ce parte a mijlocului de transport a fost lovit pietonul, trebuie de clarificat deplasarea nemijlocită a pietonului pe carosabil. Atunci când pietonul se deplasa paralel față de mijlocul de transport va fi necesar de stabilit adăugător:

- La ce distanță de la bordură sau trotuar se deplasa mijlocul de transport și pietonul?
- În ce direcție în raport cu vehiculul se deplasa pietonul?

În funcție de specificul accidentului rutier la audiere se constată și un șir de alte circumstanțe. Credibilitatea declarațiilor persoanelor audiate poate fi verificată, după cum deja am menționat, cu acel arsenal de mijloace, care este deja este disponibil la acel moment și în primul rând ofițerul de urmărire penală va verifica informațiile primite cu materialele deja existente în cauză, care ulterior vor fi completate cu operații logice și concluzii intuitive.

Audierea ca acțiune de urmărire penală servește în primul rând drept un mijloc de materializare și obiectivizare a altor probe în proces.

Datele faptice, care au fost verificate prin procedura de audiere, cu o mare credibilitate pot fi folosite la numirea și desfășurarea experimentelor de urmărire penală pe care le vom discuta mai jos și totodată vor fi un mare suport în stabilirea adevărului în cauză.

3.3. Experimentul, reconstituirea faptei și verificarea declarațiilor în cadrul urmăririi penale la cercetarea accidentelor rutiere

Atingerea scopului procesului penal reieșind din prevederile alin. (2) art. 1 CPP al RM în general și ale urmăririi penale în special este de neînchipuit fără efectuarea actelor de urmărire penală, acțiuni care ocupă cea mai mare parte a timpului urmăririi penale. Importanța acestor acțiuni se manifestă prin faptul că ocrotirea drepturilor și intereselor celor implicați în aceste activități procedurale și realizarea corectă a acestor acte de urmărire constituie o sarcină importantă pentru organele de urmărire penală și judecată, care rezultă din problemele generale de întărire a legii.

Experimentul în procesul de urmărire penală la investigarea accidentelor rutiere reprezintă o măsură procesuală care permite verificarea sau concretizarea datelor deja cunoscute, totodată depistarea și cercetarea urmelor noi ale accidentului rutier.

Experimentul în procesul de urmărire penală este important prin faptul că ne permite să dăm răspunsuri prin metoda experimentului în cadrul procesului penal, răspunsuri care sunt deja în formă de declarații sau nu există deloc. Experimentul în procesul de urmărire penală se folosește pentru verificarea experimentală a veridicității declarațiilor conducătorului mijlocului de transport, ale martorilor, ale altor persoane despre circumstanțele accidentului rutier, în special despre vizibilitatea pe carosabilul dat în timpul accidentului rutier, despre situația reală pe carosabil la momentul dat. Câteodată apare necesitatea verificării cu ajutorul desfășurării acestei acțiuni de urmărire penală ca experimentul în procedura de urmărire penală abilitatea victimei, părții vătămate și a martorilor oculari de a depista corect viteza unităților de transport și a pietonilor. Deseori experimentul în urmărirea penală concretizează și corectează divergențele dintre declarațiile subiecților. Reproducerea situației și circumstanțelor evenimentului cuprinde astfel două acțiuni procesuale independente: verificarea la locul faptei a declarațiilor bănuțului, învinuțului, părții vătămate, martorului cu scopul de a concretiza și completa aceste declarații și verificarea pe cale experimentală a veridicității declarațiilor acestor subiecți și a altor circumstanțe.

Legea procesual-penală a R. Moldova prevede încă o acțiune procesuală la art. 122 CPP și reconstituirea faptei. Reieșind din prevederile procesual-penale toate aceste trei acțiuni de urmărire penală diferă una față de alta și aici este necesar de făcut claritate. Vorbind de reconstituirea faptei însăși în accepțiunea sa juridică, termenul de reconstituire definește acțiunea de a reconstitui și rezultatele acesteia [26]. Condițiile de bază sunt: prezența „făptuitorului” prin reproducerea acțiunilor, situațiilor sau altor circumstanțe în care s-a produs fapta, o altă cerință

este efectuarea acesteia în condiții maxime ajustate la condițiile în care s-a comis fapta care se reconstituie. Aici legiuitorul folosește noțiunea de „făptuitor”, ceea ce, după părerea noastră, este una greșită, dat fiind faptul că această calitate procesuală nu există și, reieșind din aceste considerente, venim cu propunerea de a schimba noțiunea de „făptuitor” cu „bănuț, învinut, inculpat”. Totuși, studiind practica judiciară națională, efectuarea reconstituirii pe cazurile de investigaare a accidentelor rutiere nu se practică.

Verificarea declarațiilor la locul infracțiunii constă în verificarea unor declarații anterioare ale martorilor, părții vătămate, bănuțului, învinutului, în scopul stabilirii veridicității acestor informații. În afară de verificarea și concretizarea declarațiilor anterioare, scopul acestei acțiuni constă în obținerea de noi informații. Tălmăcind aceste prevederi, constatăm că scopul principal al acestei acțiuni de urmărire penală constă în analiza și precizarea declarațiilor persoanelor audiate anterior, mai ales acele care au neconcordanțe. Un alt scop este obținerea de noi informații. De aceea o tangență cu această acțiune de urmărire penală o are și cercetarea la fața locului, unde Dolea Ig. [30, p.194] menționează că această acțiune procesuală se efectuează doar cu scopul de a verifica declarațiile, și nu cu scopul de a cerceta ca atare locul.

Ciupilkin Iu., Luțenko A. [211] susțin că condiția de bază în cadrul efectuării verificării declarațiilor este prezența persoanei căreia i se verifică declarațiile. Nu este posibil de înlocuit această persoană, deoarece își pierde sensul această acțiune de urmărire penală.

Studiind practica judiciară, am constatat că efectuând verificarea declarațiilor la locul accidentului rutier ofițerul de urmărire penală trebuie să țină cont de următoarele recomandări:

Una din primele recomandări este întrunirea elementului de *independență a persoanei a cărei declarații se verifică*. Tălmăcind această recomandare, este necesar ca persoana ale cărei declarații se verifică i se acordă independență totală și inițiativă în alegerea itinerarului, direcției de deplasare și descriere de obiecte, circumstanțe fiind în fruntea tuturor. Creând aceste condiții ofițerul de urmărire penală poate să aprecieze corect cunoștințele pe care le are persoana ale căror declarații se verifică referitoare la locul accidentului rutier.

O a doua recomandare este ca această acțiune să fie realizată *cu fiecare persoană verificată separat*. Această situație poate apărea atunci când există situații de verificare a mai multor participanți.

O altă recomandare după părerea noastră este *detalierea declarațiilor*. În situațiile când persoana oferă declarații neclare ofițerul de urmărire penală poate propune ca unele elemente din declarații, ce au importanță pentru aflarea adevărului, să fie detaliate și concretizate.

Și ultima recomandare ar fi *compararea declarațiilor persoanei verificate cu împrejurările de la locul infracțiunii și alte probe acumulate pe dosar*. Aceasta din urmă ar

permite ofițerului de urmărire penală să concluzioneze asupra mai multor circumstanțe în funcție de calitatea procesuală a participantului la acțiune.

Este evident că pe lângă aceste recomandări pot fi enumerate și alte, ca exemplu, respectarea consecutivității acțiunilor; cursivității descrierii unor circumstanțe și obiecte; supravegherea bănuیتului și învinuitului; amplasarea optimă a participanților. Toate aceste recomandări în cazul în care nu au fost respectate pot ulterior surveni consecințe grave și chiar să-și piardă caracterul probator.

Așadar, în concluzie putem menționa că: „verificarea declarațiilor la locul infracțiunii este un procedeu special de obținere a declarațiilor, esența căruia constă în verificarea unor declarații anterioare ale martorilor părții vătămate, bănuیتului, învinuitului în faza de urmărire, în scopul stabilirii veridicității acestor declarații.

În continuare, în acest studiu o să punem un accent mai deosebit pe experimentul în procedura de urmărire penală din motivul că asemenea acțiune în practica de urmărire penală este mai puțin întâlnită, deoarece practicienii întâmpină dificultăți în realizarea ei. Prin experimentul în procedura de urmărire penală legiuitorul și-a propus fie constatarea posibilității perceperii anumitor împrejurări, survenirii anumitor consecințe, fie stabilirea mecanismului de producere a unui fenomen (spre exemplu, mecanismul de formare a urmelor), efectuarea anumitor acțiuni, cu utilizarea anumitor instrumente. Chiar și Dicționarul explicativ a limbii române ne spune că prin noțiunea de „experiment” se înțelege „procedeu de cercetare în știință, care constă în provocarea intenționată a unor fenomene în condițiile cele mai propice pentru studierea lor și a legilor care le guvernează” [26].

Profesorul universitar Dolea Ig. [27, p.320] menționa că spre deosebire de reconstituirea faptei experimentul se efectuează doar în faza de urmărire penală.

Totuși efectuarea experimentului în cadrul urmăririi penale în condiții adecvate, din punct de vedere tehnic nu întotdeauna poate fi efectuată chiar și atunci când acesta este necesar, de aceea, la pregătirea experimentului, inițial trebuie de dat răspuns la următoarele întrebări:

- este posibilă reproducerea condițiilor asemănătoare cu cele din timpul accidentului rutier și efectuarea experimentului în siguranță;
- ce măsuri trebuie întreprinse pentru pregătirea realizării experimentului;
- este posibil din punct de vedere organizațional sau tehnic de a obține informațiile necesare.

În funcție de scopul experimentului, deosebim experimentul de constatare și experimentul de reproducere. Scopul experimentului de reproducere este de a reconstitui circumstanțele accidentului rutier. Scopul experimentului de constatare este de a stabili faptele și fenomenele

necesare pentru înțelegerea corectă a mecanismului accidentului rutier și aprecierea acțiunilor participanților la el.

Ișenko E. [179, p.285] divizează experimentul în procedura de urmărire penală în trei tipuri:

1. experimentul de verificare a posibilităților de îndeplinire a anumitor acțiuni;
2. experimentul pentru constatarea posibilităților de percepere a unor fenomene;
3. experimentul de stabilire a mecanismului accidentului rutier.

Autorii Averianova T.V., Belkin R.S., Koruhov Iu. G. și Rossinskaia E.P. [155, p.619] susțin că mai există un tip de experiment în procedura de urmărire penală: *experimentul stabilirii existenței unui anumit fenomen în anumite circumstanțe*. Acesta din urmă în opinia autorilor cine să afirme sau să infirme existența anumitor fapte sau fenomene, care figurează în declarațiile unor sau altor participanți la accident.

În opinia noastră, indiferent de aceste clasificări, persistă principalele probleme ce necesită răspunsuri în urma efectuării experimentului:

- posibilitatea șoferului de a vedea din caroseria mijlocului de transport obstacolul sau indicatorul rutier la fel și posibilitatea martorului ocular de a vedea unitatea de transport ce se apropie sau alte evenimente ce s-au întâmplat la locul dat;
- stabilirea duratei deplasării mijlocului de transport sau a pietonului între două locații concrete;
- stabilirea vitezei de deplasare a pietonului, care traversa strada direct în fața mijlocului de transport ce se deplasa;
- verificarea posibilității mijlocului de transport de a dezvolta o anumită viteză pe un anumit interval de drum sau în limitele timpului impuse de experiment;
- stabilirea posibilității de orbire a șoferului în condițiile date;
- stabilirea zonei de vizibilitate din spatele vehiculului, totodată și posibilitatea de a vedea unitățile de transport în mișcare cu ajutorul oglinzilor retrovizoare din interiorul sau exteriorul automobilului;
- stabilirea posibilității de deschidere spontană a portierelor sau mișcarea din loc a mijlocului de transport cu frâna de mână fixată.

În primul rând este necesar de rezolvat chestiunea privind oportunitatea desfășurării experimentului, organizarea căruia întotdeauna este asociată cu unele greutăți, totuși nu aceste dificultăți ar trebui să influențeze asupra deciziei de efectuare a experimentului.

Sub aspect tactic, efectuând experimentul în procedura de urmărire penală, este necesar să alegem timpul, condițiile și consecutivitatea desfășurării lui.

Zinin A. [175, p.99] subliniază că este necesar de respectat condițiile optime de efectuare a experimentului, adică:

- să fie desfășurat în același loc unde a avut loc evenimentul;
- în aceeași perioadă a anului și a zilei sau nopții;
- cu aceeași intensitate de lumină.

Pe lângă aceste condiții, autorul Șuruhnov N. [217, p.249] și Grinenko A. [168, p.194] consideră că este necesar de respectat și „*schimbarea condițiilor de efectuare a experimentelor*”, dar numai în cazurile când organul de urmărire penală nu dispune de informații amănunțite despre faptă.

Șuliga L. [216, p.36] accentuează că este totuși necesar de luat în considerare și condițiile deja modificate și care nu pot fi supuse reconstrucției. Autorul prin această mențiune suplinește celelalte condiții enunțate mai sus.

În opinia noastră, este important să corespundă condițiile în care se desfășoară experimentul (timpul, luminozitatea, vizibilitatea, starea carosabilului, condițiile atmosferice și climaterice etc.), dar nu și perioada anului cu condițiile în care a avut loc accidentul rutier, după posibilitate folosind aceeași unitate de transport cu aceeași încărcătură, cu aceeași greutate, totodată să fie luate în calcul particularitățile fizice, psihice și alte caracteristici specifice ale conducătorului autovehiculului sau ale victimei.

Este foarte important ca în timpul experimentului să fie respectate metodica corectă de efectuare a experimentului din punct de vedere tehnic. Deoarece ofițerul de urmărire penală sau procurorul nu este mereu competent sub aspectul întrebărilor puse, este necesar de a apela la ajutorul unui specialist în domeniu. Aceasta va garanta calitatea și precizia datelor obținute în urma experimentului. În funcție de întrebările puse spre examinare, la efectuarea experimentului pot fi invitați și alți specialiști, cum ar fi psihologi, fiziologi, pentru a putea examina, de exemplu, influența asupra organismului și a sistemelor receptoare (vederea, auzul) ale anumitor factori ale situației din timpul accidentului rutier.

Mai mult, cercetătorii Ișcenko E., Egorov N. [180, p.310-311] și Snetkov V. [199, p.32] afirmă că implicarea specialiștilor prezumă următoarele:

- alegerea tipului experimentului și nemijlocita planificare a lui;
- alegerea tacticii optime pentru efectuarea experimentului;
- alegerea mijloacelor tehnice;
- realizarea condițiilor speciale de efectuare a experimentului;
- reconstituirea condițiilor apropiate în care s-a desfășurat accidentul rutier;
- implicarea nemijlocită în efectuarea experimentelor;

- fixarea și aprecierea rezultatelor survenite s.a.

Kurianova Iu. [186] afirma că realizarea condițiilor apropiate este deseori imposibilă, de aceea prin condiții apropiate în cadrul experimentului se subînțelege efectuarea acțiunilor în condiții apropiate cu cele cercetate.

Ofițerul de urmărire penală care efectuează experimentul poate avea succes numai cu condiția că va fi capabil să prognozeze rezultatele experimentului, conducându-se după un plan bine determinat. Din nefericire, o bună parte din ofițerii de urmărire penală nu purced la un plan bine prestabilit, bazându-se doar pe cunoașterea materialelor din dosar și pe capacitatea de a rezolva toate problemele care pot apărea în cursul experimentului din mers. Din cauza acestui lucru, în opinia noastră, la efectuarea acestei acțiuni se produc numeroase lacune. Metodica realizării experimentului în legătură cu unele aspecte tehnice prevede obligatoriu necesitatea consultării cu un specialist, care ulterior va participa la experiment.

La elaborarea planului experimentului este necesar de stipulat [174, p.304-305]:

1. lista persoanelor care vor participa la experiment (martori, partea vătămată, bănuitul, învinuitul, specialiști);
2. lista persoanelor care vor ajuta la efectuarea experimentului efectuând partea tehnică (darea semnalului, conducerea automobilului etc.);
3. mijloacele tehnice necesare pentru efectuarea experimentului (mijloc de transport corespunzător, ustensile cu ajutorul cărora vor fi efectuate sau notate rezultatele experimentului);
4. e timpul, locul și condițiile efectuării experimentului, cu corespunderea lor maximală cu cea care au fost în timpul accidentului rutier propriu-zis;
5. pregătirea tuturor condițiilor la locul accidentului rutier.

Cât privește participanții, experiment, Șuruhnov N. [217, p.247] susține că participanții la această acțiune de urmărire penală nu trebuie să fie în exces, deoarece un număr impunător de participanți ar duce la complicarea realizării acestei acțiuni, chiar și din motive de securitate.

Totuși Viktorova L. [197, p.494], Enikeev M. [173, p.132] ș.a. menționează că subiecți ai acestei acțiuni de urmărire penală sunt:

- persoana care este verificată;
- specialistul;
- ofițerul de urmărire penală.

În unele cazuri e necesar de a efectua experimentul cu persoana care a cauzat nemijlocit accidentul rutier. În aceste situații un accent important este pus pe securitatea experimentului unde până la efectuarea nemijlocită a acțiunii ar fi recomandabil de a fi supusă unei investigații psihologice sau chiar am putea în unele cazuri recurge și la o investigație psihiatrică. În cazul în

care vor exista dubii în privința stării psihice a persoanei implicate în experiment, considerăm necesar de a evita desfășurarea acestuia în vederea evitării pericolului. O altă modalitate de a evita pericolul ar fi posibilă și prin studiul personalității conducătorului mijlocului de transport implicat în accident. Aceste date ar putea fi obținute de la locul de muncă, domiciliu etc. [118].

În anumite situații când din diferite motive conducătorul mijlocului de transport care a fost implicat anterior în accident nu poate participa la efectuarea experimentului, Putivka C. [202, p.117] recomandă să implicăm în calitate de conducător al mijlocului de transport persoane neinteresate în cauză corespunzând după corpolență, înălțime, sănătatea persoanei și nemijlocit vederea sa.

Drapkin L. și Karagodin V. [172, p.275] accentuează că la experimentul în procedura de urmărire penală trebuie să fie prezente obligatoriu persoanele a căror declarații se verifică, chiar dacă ele nu pot participa activ la această acțiune de urmărire penală.

De această părere sunt Dolea Ig. [27, p.320] și Șeifer S. [213, p.149] care susțin că pe lângă participanții enumerați mai sus pot fi implicați și nemijlocit bănuitul, învinuitul și martorul pentru acordarea ajutorului în reconstrucția unor evenimente sau chiar pentru ca ei să se asigure de obiectivitatea rezultatelor experimentului.

În opinia noastră, persoanelor participante pot fi divizate convențional în două grupe: obligatorii și facultativi. Totuși legea procesual-penală prevede că la efectuarea experimentului trebuie să fie prezent în mod obligatoriu ofițerul de urmărire penală, iar ceilalți participanți sunt facultativi, cu toate că în plan tactic este un pic altfel: mulți dintre participanții facultativi în ceea ce privește asigurarea unor rezultate fiabile trebuie să obțină statutul de participanți obligatorii, de exemplu, specialiștii. În plan tactic, rolul specialistului este important în toate etapele acțiunii date, începând cu planificarea și finalizând cu fixarea rezultatelor. Cu toate acestea, din punctul de vedere al legislației în vigoare, participarea lor depinde de persoana care efectuează experimentul.

Pentru ca veridicitatea datelor să fie cât mai înaltă, calitatea experimentelor ține de repetabilitatea lor, adică acțiunile întreprinse într-un experiment nu trebuie să fie singulare. Rezultatul obținut printr-o singură repetare a experimentului poate fi întotdeauna pus în discuție pentru motivul că poate fi întâmplător. În cazul în care acțiunea se repetă, iar rezultatele sunt aceleași și aproape coincid, se poate argumenta că acestea sunt reale și persistă o legătură între cauza cercetată și rezultatele obținute. După o serie de experimente în condiții standard, este necesar să se schimbe unele condiții, care pot fi mai favorabile sau mai nefavorabile, iar apoi să se repete o serie de 3-5 experimente. Schimbarea în sine nu trebuie să fie bruscă. Astfel, în

măsura posibilului, în împrejurările cauzei intervalul aceluiași parametru este efectuat în mai multe seturi de experimente, fiecare dintre care este definită de valoarea medie aritmetică.

Este evidentă necesitatea de a stabili și fixa întregul proces al experimentului și rezultatele fiecărui experiment separat. Astfel, principalele caracteristici ale experimentului în procedura de urmărire penală sub aspect tactic sunt:

- repetabilitatea experimentului [217, p.248];
- efectuarea experimentului în serii, fiecare dintre acestea fiind efectuată în condiții modificate [198, p.190];
- fixarea separată a fiecărei serii de experimente și a experimentului în totalitate.

Făcând o analiză a practicii judiciare și rezultatele sondajului ofițerilor de urmărire penală cele mai des întâlnite și utilizate tipuri de experimente sunt:

1. determinarea la locul faptei a distanței dintre participanții la accidentul rutier sau dintre alte obiecte, cu scopul de a concretiza aceste distanțe;
2. determinarea traiectoriei mișcării mijlocului de transport sau a pietonilor, determinarea direcției de deplasare, lungimii și a formei traiectoriei;
3. determinarea vitezei de deplasare a mijlocului de transport reieșind din declarațiile martorilor;
4. determinarea vitezei de deplasare a pietonilor reieșind din declarațiile participanților la accidentul rutier;
5. determinarea duratei de timp de care a avut nevoie unitatea de transport sau pietonul pentru a parcurge o distanță anumită;
6. determinarea momentului în care putea fi observat obstacolul;
7. determinarea momentului și distanței de vizibilitate reciprocă:
 - a) în pantă;
 - b) la virare;
8. determinarea momentului și distanței de vizibilitate a pietonului care traversa carosabilul:
 - a) din cauza unui obiect nemișcat pe carosabil;
 - b) din cauza unei unități de transport ce era în mișcare;
9. determinarea mecanismului de deteriorare a autovehiculelor prin metoda comparației;
10. determinarea posibilității mecanismului apariției vătămărilor corporale prin metoda comparației cu autovehiculul și persoana;

11. constatarea stării tehnice a anumitor piese și mecanisme la calitatea dinamică și la manevrabilitatea autovehiculului;

12. determinarea calităților de exploatare a unui autovehicul anumit în anumite condiții de drum.

După cum menționează Șihanțov G. [214], experimentul în procedura de urmărire penală, fiind un mijloc de verificare, este destul de efectiv și la descoperirea situațiilor de înscenare a infracțiunii.

Practica judiciară și de urmărire penală în domeniul efectuării experimentului, sondajul în rândul colaboratorilor care efectuează urmărirea penală în domeniul accidentelor rutiere ne arată că pe lângă întrebările tradiționale care apar în urma desfășurării experimentului pot apărea și altele mai specifice, care ne permit să obținem o informație mai amplă și mai concretă. Aceste întrebări depind de aspectul care va fi examinat în cadrul desfășurării experimentului, cu ulterioara colectare de date și cu compararea acestora cu recomandările practice anterioare. De exemplu, pentru determinarea distanței și traiectoriei dintre mijlocul de transport și pieton este necesar ca condițiile în care se desfășoară experimentul să fie apropiate la maximum de cele care erau în momentul accidentului rutier și anume condițiile climaterice, luminozitatea, vizibilitatea. Unitățile de transport trebuie să fie de tip analog și de aceeași marcă, pietonii trebuie să fie de aceeași înălțime și sex. O atenție deosebită este necesar de acordat analizei traiectoriilor curbate, din motivul că anume la acest capitol se comit cele mai multe greșeli.

De cele mai multe ori, cauza accidentului rutier, din spusele conducătorilor auto, este orbirea lor de către un automobil ce venea în întâmpinare, sau de unul care era din urmă și efectua manevra de depășire. În legătură cu aceasta, apare deseori necesitatea de efectuare a experimentului cu scopul de a verifica spusele conducătorilor auto implicați în accident. În practica cercetării cazurilor de accidente rutiere, la efectuarea experimentului se omit o mulțime de condiții ale accidentului rutier care au o importanță majoră pentru cercetarea amănunțită și apropierea circumstanțelor și condițiilor de cele care au fost în momentul accidentului rutier. Aceste condiții ar fi :

- timpul, ora exactă (cu luarea în calcul a vizibilității);
- condițiile de drum (locul accidentului, starea drumului, iluminarea, indicatoarele și semnele de circulație rutieră);
- condițiile atmosferice;
- mijloacele de transport implicate în accident, mărimea și caracterul încărcăturii lor, locul amplasării în momentul orbirii;

- prezența pe carosabil înainte de orbire a altor mijloace de transport care nu au fost implicate în accident, dar au putut limita vizibilitatea pe carosabil;
- cât de curat era parbrizul;
- tipul de lumină (fază scurtă sau lungă);
- orientarea luminii farurilor și cât de curată era sticla lor;
- dacă lucrau ștergătoarele de parbriz;
- ajustarea și curățarea oglinzilor retrovizoare (în cazul orbirii prin oglinzile retrovizoare);
- poziția șoferului la volanul autoturismului (la care obiect era concentrată privirea, poziția scaunului șoferului);
- viteza autoturismului ce venea din întâmpinare și a orbit șoferul.

Este important de menționat că locul unde se efectuează experimentul este necesar să fie izolat suficient de restul autoturismelor în mișcare, astfel încât luminile de la farurile acestora să nu influențeze vizibilitatea pe porțiunea dată de carosabil.

În dependență de caracteristicile drumului (viraj, pantă), lungimea carosabilului pentru efectuarea experimentului va fi de la 300 - 500 metri până la câțiva kilometri (pentru porțiuni de carosabil orizontale).

La schimbarea autoturismului avariat în urma accidentului rutier cu unul analog, este necesar de verificat dacă corespund luminile exterioare după ajustare, puterea farurilor, gradul de murdărire a sticlei de la faruri, gradul de murdărire a parbrizului și alte elemente care pot influența vizibilitatea.

Pentru securitatea experimentului, conducătorul mijlocului de transport care a fost orbit trebuie să se afle în autoturismul ce staționează și să informeze prin intermediul luminilor de gabarit despre orbire prin conectarea și deconectarea lor. În cazul când pe lângă momentul orbirii este necesar de stabilit și continuitatea ei, o constatare sau expertiză medico-legală aparte va stabili timpul de reabilitare și adaptare în urma orbirii.

La reconstituirea condițiilor de drum în cazul când autoturismul a trecut peste o persoană ce era la sol, pe manechin trebuie să fie îmbrăcată haina victimei sau o haină asemănătoare după culoare și exterior. Totodată, este necesar să fie luată în calcul și prezența de zăpadă, mazăgă etc.

Orbirea conducătorului autovehiculului poate fi de două tipuri:

- la deplasarea în întâmpinare a autoturismului (prin parbriz);
- la efectuarea manevrei de depășire din spate (prin oglinzile retrovizoare).

Experimentul concret trebuie să fie desfășurat în baza circumstanțelor care au fost în momentul accidentului rutier și a declarațiilor persoanelor participante. Rezultatele chestiunilor

cercetate se consemnează în procesul-verbal al experimentului cu participarea specialiștilor sau a altor persoane, după care ele se analizează și se estimează.

În continuare vom analiza unele situații de reproducere pentru determinarea distanței de vizibilitate, determinarea vizibilității luminii semaforului, determinarea vizibilității indicatorilor circulației rutiere ziua și noaptea și determinarea razei la virare.

Determinarea distanței de vizibilitate. Vizibilitatea este unul din elementele prioritare în sistemul „șofer-automobil-drum”, lipsa căruia va determina deranjarea echilibrului dinamic al sistemului și va introduce în el factorul de imprevizibilitate a desfășurării situației.

Lipsa vizibilității poate fi provocată de orbire, lucru pe care l-am menționat deja. Mai des vorbim despre limitarea vizibilității, limita vizibilității, distanța de vizibilitate etc.

În literatura de specialitate, un rol major îi este acordat vizibilității frontale și laterale. Majoritatea experimentelor se fac cu scopul de a cerceta, verifica sau constata datele factice ce au legătură cu vizibilitatea frontală și laterală.

Linia vizibilității frontale stabilită în urma experimentului nu este o argumentare a ceea ce a văzut participantul la accidentul rutier sau martorul. Dacă a văzut sau nu conducătorul mijlocului de transport un obiect anumit poate confirma doar el însuși. Ofițerul de urmărire penală, în urma examinării acestei situații, poate doar să stabilească ce este posibil de văzut dintr-un anumit punct (unghi de vedere), cel mai des din perspectiva conducătorului mijlocului de transport. Acesta la rândul său reprezintă un aspect foarte important, se poate afirma chiar că e principial, deoarece se pot trage concluzii destul de întemeiate, cum ar fi învinuirea participantului la accidentul rutier în conformitate cu art. 280 CPP a RM.

Importanța și verasimilitatea acestui aspect determină definirea mai multor termeni, clasificări și metodologii pentru stabilirea și măsurarea mai corectă a vizibilității. Astfel, Onucin A.P. clasifică termenul de vizibilitate în trei etape: limitele generale ale vizibilității, linia vizibilității inițiale, linia de facto a observării obstacolului. Din acestea, linia limitei generale de vizibilitate determină posibilitatea obiectivă a participanților să observe obstacolul. Din punct de vedere practic, aceste trei elemente componente ale vizibilității nu au o importanță majoră. Mult mai folositor, din punct de vedere practic, este interpretarea analitică a unui alt autor despre conceptul de vizibilitate, pe care o definește ca interacțiunea a patru elemente:

1. tipul de lumină (naturală sau artificială);
2. carosabilul (proprietățile de reflecție a carosabilului);
3. obiectul de obstacol (reflectorizarea, caracteristicile luminescente, culoarea, dimensiunile, configurația etc.);
4. ochii (sensibilitatea de contrast și de culori, acuitate vizuală).

În practică însă mijloacele de determinare a vizibilității în cele mai multe cazuri se rezumă la simpla măsurare a distanței de vizibilitate în cadrul cercetării la fața locului.

O astfel de metodă este admisibilă doar în cazurile extreme, când este vorba despre o vizibilitate foarte redusă.

La efectuarea experimentului în cazul stabilirii distanței de vizibilitate este foarte important de luat în considerare, reieșind din declarațiile participanților, poziția conducătorului auto sau a altei persoane ce se afla în automobil, înălțimea persoanei și a scaunului reglat, date care pot fi verificate cu ușurință.

Metodica determinării vizibilității generale sau a uneia concrete este destul de simplă și bine elaborată. Este necesar de luat în considerare faptul că, la stabilirea vizibilității generale, în timpul experimentului la staționarea mijlocului de transport motorul va lucra la turații libere. În cazul când bateria auto este slab încărcată, intensitatea luminii farurilor va scădea, de aceea turațiile motorului trebuie menținute în limitele corespunzătoare vitezei din momentul impactului.

La efectuarea experimentului în cazul mișcării frontale a automobilelor și prezenței informației despre faptul că în momentul apropierii unul dintre automobile a schimbat lungimea de undă a farurilor este circumstanța care trebuie să fie luată obligatoriu în considerare, totodată această operație urmează să fie înfăptuită în cadrul experimentului.

Este cunoscut faptul că capacitatea conducătorului auto care a săvârșit un accident rutier de a diferenția un obstacol de altul depinde de o mulțime de factori subiectivi, cum ar fi acuitatea vizuală, vârsta, oboseala și mulți alți factori psihofiziologici, care în cadrul experimentului sunt practic imposibil de reprodus. În pofida faptului că mulți din acești factori psihofiziologici sunt imposibil de reprodus, este necesar de luat în considerare cele mai importante din ele: acuitatea vizuală, sensibilitatea la culori, sexul, vârsta.

Vizibilitatea se stabilește din locul și din perspectiva conducătorului auto sau a martorului (victimei) în momentul depistării obiectului (sau apariției posibilității observării acestuia), la fel și în momentul creării unei situații periculoase. Este necesar de luat în calcul faptul că distanța de vizibilitate până la obstacol și drumul până la el (pe o curbă) nu întotdeauna coincid.

La stabilirea duratei de timp de deplasare a mijlocului de transport pe o anumită traiectorie este important ca deplasarea mijlocului de transport să fie efectuată la aceeași treaptă a cutiei de viteze și la aceleași turații ale motorului. Dacă aceste condiții nu vor fi respectate, rezultatele experimentului vor fi denaturate și nu vor fi reale.

La efectuarea experimentului ce constă în depistarea momentului de observare a obstacolului mișcător sau nemișcător are importanță și plasarea automobilului pe carosabil în

raport cu marginile carosabilului. Această distanță trebuie să fie aceeași ca și în momentul accidentului rutier. În cazul în care martorii declară distanțe diferite de la marginea carosabilului ale autovehiculului, experimentul va fi realizat cu folosirea datelor referitoare la margine relatate de martori.

Este inutilă măsurarea vizibilității începând de la distanțe mici, este doar o pierdere de timp, precum expunerea în procesul-verbal a datelor ce nu sunt necesare, de exemplu, vizibilitatea a fost măsurată de la 10, 20, 30 m etc. Dacă persoana poate fi observată de la 100 m, atunci ea va fi observată și de la 50 și 70 m, de aceea verificarea distanței de vizibilitate se va începe din momentul când persoana nu este observată, apropiind-o treptat.

Măsurând distanța de vizibilitate a siluetei, când se pot deja observa liniile contururilor și de contrast ale omului sau ale altor obiecte, când pot fi diferențiate hainele ca croială, fața persoanei sau detaliile obiectului, la fel este necesar de luat în considerare acuitatea vizuală și sensibilitatea la culori.

Determinarea vizibilității luminii semaforului. Verificarea vizibilității semaforului (cu excepția semafoarelor pentru pietoni) se va realiza dintr-un mijloc de transport în mișcare. De facto, distanța vizibilității semaforului se va considera aceea distanță de la semafor de la care, fără a încorda vederea, într-un mijloc de transport în mișcare se pot diferenția culorile.

Culoarea semnalului semaforului trebuie să fie clar diferențiată de șofer de la distanța de la 3 la 100 m, în orice condiții de luminozitate și climaterice, cu excepția ceții foarte dese.

Culoarea semnalului semaforului pentru pietoni trebuie să fie clar diferențiată de pieton de la distanța până la 30 m, cu excepția perioadei de ceață foarte deasă.

Determinarea vizibilității indicatorilor circulației rutiere ziua și noaptea. Verificarea indicatorilor circulației rutiere este necesar de efectuat dintr-un automobil în mișcare. De facto, distanța vizibilității indicatorului circulației rutiere se va considera distanța de la indicator de la care, fără a încorda vederea, într-un mijloc de transport în mișcare, se poate diferenția și recunoaște indicatorul.

Toate indicatoarele circulației rutiere trebuie să fie clar diferențiate și recunoscute de șofer de la o distanță de cel puțin 100 m (pentru a putea îndeplini cerințele lor), ziua sau noaptea în orice condiții climaterice, cu excepția cețurilor foarte dese.

La efectuarea experimentelor, în legătură cu abilitățile vizuale, este necesar de luat în considerare această caracteristică la persoanele ale căror declarații sunt examinate și în baza cărora se desfășoară experimentul. În caz contrar, vom obține niște date eronate în urma desfășurării experimentului, sau o alternativă ar fi de stabilit o marjă de eroare cu care se vor calcula toate datele.

Determinarea vizibilității laterale, și anume limitarea ei (atât interioară, cât și exterioară) se va stabili din locul și poziția șoferului în caroseria automobilului.

Pentru alți participanți sau martori oculari (pasager, pieton, persoană ce privește peste geam din casă sau clădire etc.) limitarea vizibilității va fi de alt tip.

Se va înregistra experimentul video sau foto din punctul indicat. În cazul imposibilității de a înregistra video sau foto experimentul, se va desena o schiță cu indicarea vizibilității laterale cu ajutorul indicatoarelor la hotarul zonei vizibile și nevizibile sau cu ajutorul utilizării tabelelor și calculelor.

Dacă ne este cunoscută înălțimea obstacolelor, panorama ne permite să calculăm distanța maximală de la autoturism până la obstacol, în limitele căreia obiectul se află în afara zonei de vizibilitate a șoferului. Zona în afara vizibilității șoferului reprezintă suprafața frontală și laterală care nu este în vizorul șoferului aflat la volan. Această suprafață este limitată de partea de jos a parbrizului din față și a geamurilor portierelor laterale și respectiva lățime a acestora. Mărimea suprafeței zonei de vizibilitate este influențată de încărcătura mijlocului de transport, înălțimea scaunului șoferului, înălțimea și poziția șoferului în scaun. Pentru a determina posibilitatea șoferului de a observa obstacolul este necesar, cu ajutorul unei panorame speciale empirică de vizibilitate pentru mijlocul dat de transport, de a construi schema vizibilității în direcția aflării obstacolului pentru automobilul și șoferul dat.

În cazul accidentelor rutiere frontale pe porțiunile de drum cu vizibilitate laterală redusă (viraj) la efectuarea experimentului se va lua în calcul viteza fiecărei unități de transport implicate în accident. De la locul impactului, pe aceeași bandă pe care se mișcau până la tamponare unitățile de transport se vor deplasa în urmă până la pierderea vizibilității reciproce, cu intervale de timp de 1 secundă (sau 0,5 secunde). Fiecare unitate de transport se va deplasa în urmă la distanța ce corespunde cu viteza deplasării ei, de exemplu, la viteza de 40 km/h – cu 11,1 metri, la viteza de 60 km/h – cu 16,7 metri etc.

Astfel, putem obține date despre poziția reciprocă pe carosabil a participanților la accidentul rutier și despre timpul care a trecut din momentul deschiderii vizibilității reciproce până la tamponare.

Vorbind despre vizibilitate frontală și laterală, pot fi utilizate rezultatele cercetărilor vederii ca bază a securității în trafic, aceste cercetări îndeosebi pot fi utilizate în cadrul experimentelor vizibilității laterale. Suprafața vizibilității șoferului se micșorează odată cu creșterea vitezei. Conform datelor cercetărilor specializate, unghiul vederii periferice poate fi o cauză a accidentului. Șoferul poate să nu observe obiectele care se deplasează lateral pe banda adiacentă.

La verificarea mecanismului de formare a deteriorărilor, la tamponarea unităților de transport prin metoda experimentului, este necesar de păstrat intacte urmele ce s-au format pe unitățile de transport în urma tamponării. La efectuarea experimentului unitățile de transport se vor amplasa astfel încât deteriorările și localizarea lor vor coincide și se va stabili corespunderea lor [174, p.606].

La verificarea experimentală a calităților de exploatare a mijlocului de transport în anumite condiții de drum, totodată și influența stării tehnice la starea dinamică și controlul automobilului se vor efectua în timpul deplasării automobilului. Acestea pot fi, de exemplu, accelerarea și frânarea bruscă, deplasarea pe porțiuni de drum ce au coeficientul de frecare dinamică diferit, deplasarea pe unitatea de transport ce are anumite defecte tehnice, de aceea aceste tipuri de experimente necesită respectarea strictă a măsurilor de siguranță și prezența specialiștilor corespunzători.

La cercetarea chestiunii dacă a avut șoferul posibilitatea tehnică de a evita tamponarea pietonului este necesară cunoașterea datelor concrete despre deplasarea victimei.

Atunci când se iau în calcul datele din tabelele speciale, nu se exclude prezența unei marje de eroare la stabilirea vitezei de deplasare a pietonului.

Aceasta poate influența ulterioarele concluzii ale expertizei precum că viteza maximală în cazul mersului lent este practic aceeași ca și viteza minimală în cazul pasului grăbit. Utilizarea cifrelor standarde din tabele speciale este posibilă în cazul în care viteza deplasării pietonului nu a fost posibil de determinat sau această viteză nu va influența rezultatul experimentului [188, p.17].

La efectuarea experimentului cu participarea victimei este necesar de luat în considerare faptul că este parte cointereseată, fapt ce ne permite să efectuăm corectări în scheme, viteza și timpul deplasării lui reieșită din spusele martorilor oculari.

Determinarea razei la virare. Raza la virare după urmele mijlocului de transport se va stabili în următoarea ordine:

- la depistarea unei urme clare este necesar de stabilit dacă urma este de la roata dreaptă sau stângă, apoi de marcat începutul și sfârșitul curbei AA;
- unirea celor două puncte AA cu o dreaptă;
- apoi din mijlocul arcului se trage o perpendiculară pe AA.

În acest caz, raza virajului R se va stabili după formulele bine cunoscute. Dacă raza la virarea unităților de transport se va stabili după roata interioară din spate, atunci raza va trebui mărită cu jumătate din pista din spate, dacă cu cea exterioară –micșorată.

Dacă nu sunt urme, raza virajului se va calcula după mijlocul carosabilului sau bandei de circulație rutieră.

Specialistul poate calcula raza virajului și după aparate speciale, dar aceste date totodată pot fi luate și din pașaportul carosabilului.

La efectuarea experimentului cu scopul obținerii unor date în cadrul expertizei tehnice auto sau al oricărei alte expertize, dacă aceasta este deja dispusă, este binevenită participarea unui expert în domeniu [161, p.57].

Așadar, au fost analizate cele mai des întâlnite în practică probleme, care pot fi parțial soluționate cu ajutorul experimentului, au fost stabilite metoda și tactica desfășurării lor.

În concluzie, putem spune că efectuarea experimentului în cazul accidentului rutier prin metode tehnice răspunde la întrebări destul de importante, cum ar fi despre faptul dacă fapta este cu vinovăție sau fără vinovăție.

Concluzionând cele menționate, se poate evidenția importanța majoră pe care o au aceste procedee probatorii. Odată ce au fost stipulate în Codul de procedură penală al Republicii Moldova, ele au valoare probatorie justificată și legalizată, reconstituirea, experimentul și verificarea declarațiilor la locul infracțiunii comportă un conținut obligatoriu pentru organele de urmărire penală.

3.4. Constatări tehnico-științifice și expertize judiciare efectuate cu ocazia cercetării accidentelor rutiere

Expertiza ca mijloc de probă are o veche tradiție, încă din antichitate întâlnindu-se unele aspecte, limitate, ale unora dintre formele de expertiză.

În procesele civile și penale pentru stabilirea cu precizie a împrejurărilor în care s-a produs fapta și deci a adevărului judiciar de multe ori este necesară părerea unor persoane cu cunoștințe de specialitate, fapt care impune efectuarea expertizelor. Acestea constituie mijloace de probă științifice de natură să aibă o mare pondere în sistemul probatoriu prin care persoane competente desemnate de către organul judiciar aduc lămuriri asupra unor chestiuni de care depinde soluționarea cauzei [119, p.32].

Pentru constatarea adevărului obiectiv în cauzele penale, civile și contravenționale ale datelor de fapt în marea majoritate a cazurilor este necesar de a aplica cunoștințe speciale. În toate cazurile în care se vorbește despre expertiză se are în vedere o cercetare efectuată de expert pentru clarificarea unor chestiuni care necesită cunoștințe speciale într-un domeniu sau altul [125, p.7].

Potrivit autorilor Aionițoaie C., Bercheșan V., Stancu Em. etc., urmele și mijloacele materiale de probă nu au valoare pentru cauză atâta timp cât nu au fost analizate, interpretate și valorificate pentru obținerea unui maxim de date menit să contribuie la clarificarea diferitor împrejurări referitoare la condițiile în care a fost săvârșită infracțiunea, la făptuitori etc., în scopul aflării adevărului [1, p.238].

Deși sunt considerate mijloace de probă [24], constatările tehnico-științifice, medico-legale și expertizele judiciare nu sunt mijloace de probă propriu-zise, ci procedee de probațiune. Cu alte cuvinte, acestea reprezintă moduri de a opera asupra anumitor mijloace de probă în vederea stabilirii exacte a valorii lor probatorii [10, p.227].

Este evident că la dispunerea constatărilor tehnico-științifice, medico-legale și expertizelor judiciare este necesar să se țină cont de faptul că legea procesual-penală împarte în două grupe aceste procedee de probațiune, adică: obligatorii și facultative. Obligatorii sunt acele expertize care sunt prevăzute și reglementate de art. 143 CPP al RM [24]. Facultative sunt acele constatări tehnico-științifice, medico-legale și expertize judiciare care se dispun la decizia organului de urmărire penală, procurorului, instanței judecătorești din oficiu sau la insistența părților în proces. Funcția importantă a lor este de a pune în lumină rolul pe care l-ar putea juca anumite obiecte, stări de lucruri, împrejurări de fapt etc., în lămurirea cauzei și deci conclundența lor probatorie. Reputatul savant Theodoru Gr. [150, p.347] menționa în acest sens că expertiza este facultativă, în sensul că organul de urmărire penală sau instanța de judecată apreciază dacă într-o cauză concretă este sau nu necesară efectuarea unei expertize.

Unii autori precum Mujenskaia N. [191, p.14], Kudreavțeva A. [185, p.418-419] propun să luăm în considerare expertiza judiciară în următoarele aspecte: ca o cercetare efectuată de subiecți speciali; ca acțiune procesuală; și ca institut al probațiunii în procesul penal.

Dispunerea constatărilor tehnico-științifice, medico-legale și expertizelor judiciare este subordonată realizării cumulative a următoarelor două condiții [21, p.397]:

- existența unor fapte sau împrejurări ale cauzei care, pentru a sta la baza convingerii organelor judiciare, impun necesitatea unor precizări, clarificări;
- elucidarea semnificației acestora reclamă cunoștințe de specialitate dintr-un domeniu sau altul de activitate.

Specificul activităților desfășurate în cauzele privind cercetarea accidentelor rutiere de către organele judiciare constă în stabilirea exactă a împrejurărilor în care au fost comise faptele de natură penală și a gradului de vinovăție a persoanelor implicate. În același timp, constatările tehnico-științifice și expertizele ale căror concluzii nu se bazează pe examinarea integrală și

interpretarea corectă, obiectivă a tuturor urmelor și probelor materiale de la locul faptei, care nu explică fenomenele respective și interacțiunea lor cauzală, vor fi lipsite de valoare științifică.

Expertul ca element al stabilirii adevărului trebuie să aibă ca deziderat în întreaga sa activitate respectarea principiului adevărului științific, contribuind prin aceasta la garantarea în practică a altor principii ca: legalitatea, prezumția de nevinovăție. Una dintre sursele de oferire a probelor sunt constatările tehnico-științifice și expertizele criminalistice ce permit valorificarea științifică a urmelor și obiectelor folosite pentru săvârșirea infracțiunii [116, p.198].

Așadar, implicarea tot mai frecventă a unor specialiști în procesul soluționării accidentelor rutiere este impusă, pe de o parte, de nevoia largirii posibilităților de perfecționare a activității de îndeplinire a justiției, iar pe de altă parte, de progresul rapid al științei și tehnicii, cu impact direct asupra elucidării adevărului.

În cadrul cercetării accidentelor rutiere organul de urmărire penală recurge deseori la dispunerea unui șir larg de constatări tehnico-științifice, medico-legale și expertize judiciare din diferite domenii cum ar fi: ingineresc de transport, medico-legal și criminalistic. Totuși tipurile constatărilor tehnico-științifice, medico-legale și expertizelor judiciare care ulterior pot fi dispuse se stabilesc în fiecare caz concret, luând în considerare circumstanțele ce urmează a fi dovedite pe cauza penală. Din domeniul ingineresc de transport este evident faptul că o pondere majoră o are expertiza tehnică auto. Expertiza tehnică auto are caracter facultativ și este dispusă în special în cazul accidentelor rutiere în vederea elucidării cauzelor și mecanismelor producerii evenimentului rutier [121, p.124].

Expertiza tehnică auto este menită să pună, cu un înalt simț de răspundere, la dispoziția organelor de urmărire penală și instanțelor judecătorești date apte să elucideze tot ce vizează construcția, exploatarea, întreținerea și reparația autovehiculelor pentru a stabili condițiile și cauzele în care s-a produs accidentul rutier [149, p.195]. Cercetările în domeniul auto-tehnic se efectuează de persoane autorizate, de înaltă calificare, experți în domeniul mecanicii auto, cadre universitare din învățământul politehnic etc. [123, p.195].

Obiectele de studiu al expertizei tehnice auto sunt: urmele create de vehicule și diverse elemente ale ansamblurilor și subansamblurilor mijloacelor de transport implicate în accident; circumstanțele locului accidentului, reconstrucția accidentului rutier, elementele sale individuale, tipul accidentului pentru explicarea mecanismului, circumstanțelor, condițiilor și cauzelor tehnice ale comiterii accidentului [165].

Mai trebuie menționat faptul că obiectul creator de urme este în același timp și obiectul purtător al majorității urmelor create în timpul evenimentului, adică autovehiculul angajat în accident.

Procesul de dispunere a expertizei tehnice auto, în special formularea întrebărilor relevante expertului, creează anumite dificultăți pentru practicieni. În primul rând, acest lucru se datorează abundenței diferitor tipuri de tehnologii și trăsături distinctive înrudite cu accidentele rutiere.

Este necesar și obligatoriu ca expertiza să se bazeze pe elemente furnizate de organul de urmărire penală. În acest sens, o importanță deosebită o are procesul-verbal de cercetare la fața locului care trebuie să cuprindă date suficiente și precise.

Se va urmări, în mod special, fixarea următoarelor aspecte:

- urme de frânare (lungime, direcție, intensitate);
- particule de materiale desprinse și proiectate în urma coliziunii;
- poziția și deformările autovehiculelor după impact.

Toate aceste date se vor raporta la repere fixe existente în zonă:

- condițiile meteo: noapte, ceață, polei, ploaie;
- condiții de drum: starea carosabilului, existența pantelor, rampelor, curbelor, intensitatea traficului rutier.

Reiterăm importanța care trebuie acordată efectuării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere pentru ca urmele create să fie fotografiate, măsurate cu rigurozitate, mulate sau fixate cu ajutorul altor mijloace criminalistice în așa fel încât să se asigure posibilitatea studierii lor de către expertul criminalist în cele mai mici detalii [86, p.174].

În practica judiciară s-au constatat însă unele deficiente privind efectuarea cercetării la fața locului ori cu privire la consemnarea rezultatelor în procesul-verbal, aspecte care au afectat eforturile organelor judiciare în finalizarea cercetărilor. Astfel [149, p.197]:

- nu au fost descrise condițiile meteo în care a avut loc accidentul (ceață, polei, ploaie ș.a.);
- nu au fost evidențiate condițiile de drum (starea carosabilului, existența pantelor, rampelor, curbelor, intensitatea traficului rutier);
- urmele de frânare au fost măsurate cu aproximație (pasul);
- nu au fost indicate piesele sau subansambluri susceptibile de producerea accidentului;
- verificările tehnice au fost efectuate superficial (nu s-a verificat presiunea pneurilor sau eficacitatea sistemului de frânare).

În cadrul efectuării expertizei tehnice auto se pot efectua următoarele tipuri de examinări [125, p.85-88]:

1. Examinarea tehnică auto a circumstanțelor accidentului rutier (AR) soluționează următoarele probleme:

- determinarea vitezei după mărimea urmei de frânare sau după rezultatele tamponării;
- determinarea vitezei maxime în condițiile răsturnării sau derapării și distanța de vizibilitate a părții carosabile;
- corespunderea vitezei alese de șofer cerințelor Regulamentului circulației rutiere (RCR);
- determinarea distanței de frânare și oprire;
- determinarea distanței depărtării mijlocului de transport (MT) de la locul tamponării în momentul când șoferul a fost în stare să depisteze apariția obstacolului pentru mișcare, altor distanțe necesare pentru cercetarea cazului;
- determinarea timpului de mișcare a participanților la trafic pe distanța indicată;
- aprecierea momentului apariției obstacolului pentru mișcare pe care șoferul este în stare să-l depisteze;
- aprecierea posibilității tehnice a șoferului de a evita (preîntâmpina) tamponarea în situația rutieră creată;
- determinarea situației reciproce a unităților de transport și a participanților la trafic, când șoferul dispunea de posibilitatea tehnică de a evita accidentul rutier;
- determinarea legăturii cauzale dintre acțiunile șoferului și accident;
- aprecierea cum trebuia să acționeze șoferul în situația rutieră creată pentru a asigura securitatea la trafic;
- ce acțiuni ale șoferului din momentul când era în stare să depisteze apariția pericolului (obstacolului) pentru mișcare ar fi dus la evitarea accidentului rutier, cerințele căror puncte ale RCR sunt reglementate;
- aprecierea corespunderii (necorespunderii) acțiunilor șoferului cerințelor RCR în circumstanțele dispuse în ordonanță;
- determinarea direcției și momentului forțelor unităților de transport tamponate, mărimea lor etc.

2. Examinarea tehnică auto a stării tehnice a unităților de transport și pieselor acestora soluționează următoarele probleme:

- determinarea cauzelor și timpului apariției defectului sistemului de frânare, mecanismului de ghidare, transmisiei, părții rulate, lacătelor portierelor și altor detalii care au legătură cu accidentul rutier;
- determinarea posibilității depistării de către șofer și serviciilor tehnice ale defectului tehnic, în timpul exploatării, care a dus la săvârșirea accidentului rutier;
- determinarea circumstanțelor legate de starea tehnică a mijlocului de transport care au

favorizat sau au putut să favorizeze producerea accidentului rutier;

- determinarea posibilității tehnice a șoferului pentru evitarea accidentului rutier, în depistarea defectului tehnic, și anume care acțiuni trebuie efectuate;
- determinarea legăturii cauzale dintre depistarea defectului tehnic al mijlocului de transport și accidentul rutier;
- determinarea corespunderii stării tehnice a mijlocului de transport, a agregatelor și detaliilor normelor tehnice și cerințelor securității circulației rutiere.

3. Examinarea traseologică de transport soluționează următoarele probleme:

- determinarea direcției de mișcare a mijlocului de transport și poziția lui în timpul tamponării, conform urmelor de pe carosabil;
- determinarea unghiului dintre axele longitudinale ale mijlocului de transport, după urmele contactului reciproc la tamponare;
- determinarea caracterului mișcării mijlocului de transport după urmele depistate la locul accidentului rutier;
- determinarea locului tamponării după urmele de la locul accidentului, amplasarea pieselor și particulelor desprinse de la unitatea de transport, urmele de lichid de (ulei, antigel);
- determinarea direcției acțiunii, impulsului forței apărut în momentul tamponării mijlocului de transport;
- determinarea poziției mijlocului de transport după urmele de pe carosabil, de pe alte unități de transport și de pe obiectele din mediul înconjurător;
- de determinat dacă unitatea de transport staționa sau se deplasa în timpul contactului cu altă unitate de transport.

4. Examinarea merceologică auto soluționează următoarele probleme:

- constatarea stării tehnice a unităților de transport;
- stabilirea valorii (de piață, restantă, de importare, inițială și altele) unităților de transport și a părților lor în funcție de starea lor tehnică, termenul de exploatare, aspectul comercial și situația de piață în valuta națională și internațională la data evaluării și data producerii de către uzina producătoare;
- stabilirea procentului de uzură fizică și uzură morală a mijlocului de transport;
- stabilirea valorii privind pierderea aspectului comercial al mijlocului de transport în funcție de parcurs, defectele de păstrare și exploatare, lucrărilor de restabilire, numărul de posesori, datele stațiilor de reparație și situația de piață;
- stabilirea valorii de restabilire a unităților de transport în valuta națională și internațională în funcție de data evaluării;

- stabilirea valorii pagubei materiale cauzate posesorului mijlocului de transport în urma deteriorării ultimului în urma accidentului rutier;
- stabilirea valorii lucrărilor de reparație;
- stabilirea valorii materialelor necesare pentru reparație;
- stabilirea fundamentării tehnice sau justificării concluziilor, corespunderea valorilor alese cu valorile reale în vigoare la momentul evaluării, în expertizele efectuate anterior (acte de evaluare);
- stabilirea corespunderii lucrărilor de reparație a mijlocului de transport efectuate de facto, cu lucrările de schimb al detaliilor și valoarea lor, volumul de lucru, materiale necesare, piesele de schimb și valoarea lor conform documentelor (conturilor și altele), de asemenea, surplusul sumelor reținute sau neterminarea lucrărilor, schimbul detaliilor.

Experiența sugerează că în competența acestei examinări este necesar să se includă un astfel de aspect important ca stabilirea unei legături de cauzalitate între viteza în exces și accident.

Înainte de dispunerea expertizei auto-tehnice ofițerul de urmărire penală efectuează obligatoriu pregătirea materialelor, în special elimină contradicțiile conținute în dosar și completează aceste materiale cu date care lipsesc. În cazurile când nu este posibil de a se elimina contradicțiile existente în circumstanțele accidentului, acest lucru trebuie indicat în actul de dispunere. Apoi, punând întrebările relevante, este necesar de cerut expertului concluzii individuale asupra lor.

Apreciind raportul de constatare tehnico-științific sau raportul de expertiză auto-tehnică, ofițerul de urmărire penală trebuie să acorde atenție următoarelor aspecte:

- dacă a fost dat răspuns la toate întrebările și specialistul sau expertul nu a depășit competența sa;
- dacă concluziile sunt argumentate științific și nu sunt contradicții între ele;
- ce întrebări au fost soluționate de specialist sau expert la propria inițiativă;
- dacă rezultatele cercetărilor sunt în concordanță cu alte probe;
- care a fost modalitatea efectuării calculelor.

Indiscutabil, expertul este obligat să răspundă la toate întrebările puse de organul de urmărire penală, numai cu o singură excepție – poate să nu dea răspuns doar la întrebările ce nu intră în competența sa.

În cazul când la cercetarea mijlocului de transport au fost depistate piese, componente și mecanisme defecte sau chiar deteriorate, este necesar să se acorde o atenție deosebită dacă s-a constatat de către expert o legătură de cauzalitate între ele și accident și dacă sunt concluzii

aparte pe această situație. Aceasta este deosebit de important, deoarece nu fiecare defect sau deteriorare putea fi cauza producerii accidentului. Lipsa acestor constatări reduce într-o anumită măsură credibilitatea concluziilor.

Apreciind concluziile expertului, ofițerul de urmărire penală trebuie să pornească de la premisa că fiecare concluzie trebuie să fie argumentată teoretic, confirmată prin calcule sau experimente cu trimiteri la literatura de specialitate. Toate aceste aspecte trebuie să fie menționate în partea descriptivă a raportului cu o descriere completă și clară, ceea ce ar permite să se verifice corectitudinea și obiectivitatea concluziilor.

Concluziile trase de expert din inițiativa proprie pot avea o importanță majoră la stabilirea cauzelor infracțiunii. Aceste concluzii tot sunt apreciate de către ofițerul de urmărire penală în privința veridicității lor, după regulile stipulate mai sus.

În concluzii am menționa că pentru dispunerea și efectuarea constatărilor tehnico-științifice și expertizelor tehnice auto, dar și pentru aprecierea concluziilor de către ofițerul de urmărire penală important este stabilirea corectă a momentului și locului apariției pericolului sau a creării situației periculoase în trafic.

Expertiza medico-legală este una dintre expertizele solicitate adesea în clarificarea circumstanțelor accidentelor rutiere, fiind și obligatorie efectuarea ei în stabilirea cauzei morții și leziunilor corporale în conformitate cu art.143 CPP al RM [24].

Expertiza medico-legală pe cazurile de cercetare a accidentelor rutiere în principiu clarifică trei grupe importante pentru caz de întrebări. La prima grupă se pot referi întrebările în privința cadavrelor atât a victimei, cât și a șoferului. Cele mai multe din aceste întrebări duc spre soluționarea:

- cauzei morții și a circumstanțelor survenirii ei;
- gravității leziunilor corporale ale cadavrului;
- stabilirii faptului dacă leziunile corporale au fost cauzate nemijlocit în cadrul accidentului rutier;
- stabilirii mecanismului și consecutivității survenirii acestor leziuni pe cadavru;
- stabilirii care dintre leziunile corporale au fost cauzate când persoana era în viață și care au fost cauzate când persoana era deja decedată;
- puteau fi cauzate leziunile de pe cadavru doar de la căderea victimei fără contactul cu mijlocul de transport;
- stabilirii pozei cadavrului care era nemijlocit în momentul impactului;
- stabilirii faptului dacă victima avea deficiențe fizice, a consumat alcool, droguri sau alte substanțe cu proprietăți halucinante [157, p.232].

La o a doua grupă de chestiuni se referă persoanele vii. Problemele care se pot rezolva țin de gravitatea leziunilor, mecanismul de creare a lor, vechimea leziunilor etc.

În cazul accidentelor rutiere, leziunile suferite de victime sunt variate, de la simple excoriații, echimoze sau plăgi, la leziuni osoase sau viscerale de gravitate variată și ale căror intensitate și localizare sunt legate de mecanismul lezional și de intensitatea impactului [8, p.174].

Uneori, mecanismele de producere sunt asociate. Cele mai grave sunt impacturile frontale, iar răsturnarea vehiculului poate produce leziuni cu gravitate mai redusă. Sediile predilecte ale leziunilor determinate de vehicul sunt: craniul, coloana vertebrală și leziuni secundare ale membrilor. În accidente rutiere ale căror victime sunt pietonii, mecanismul traumatic cel mai frecvent este lovire a urmată de cădere, sau mai ales de proiectare a victimei, iar mecanismul de comprimare sau călcare se constată, de obicei, după o prealabilă lovire-proiectare a pietonului, urmată de comprimarea acestuia cu o parte a caroseriei autovehiculului, între acesta și un alt obiect (de exemplu, bordura carosabilului), sau de călcarea cu una sau mai multe roți [149, p.190].

În grupa a treia de întrebări se vor încadra acele probleme ce se referă la produsele biologice, adică la tot ceea ce ține de produsele de secreție, excreție și țesuturile moi și tari.

În unele cazuri expertiza medico-legală se efectuează pe baza actelor medicale din fișa medicală a victimei. Aceste cazuri se atestă când victima a decedat în instituția medicală după un tratament mai îndelungat.

Făcând o analiză a practicii judiciare constatăm că nu întotdeauna ofițerii de urmărire penală folosesc îndeajuns posibilitățile expertizei medico-legale la clarificarea esențială a circumstanțelor cazului, limitându-se la întrebări „standarde”, neputând aprecia și folosi în totalitate cercetările expertului. Este evident clar că pentru înlăturarea acestor neajunsuri este necesar de ridicat eficacitatea folosirii practice a consultațiilor specialiștilor din acest domeniu.

Expertizele criminalistice care sunt dispuse pe cazurile accidentelor rutiere pot fi diverse. Una dintre cele mai întâlnite expertize criminalistice sunt cele traseologice care includ cercetări importante cum ar fi: expertiza traseologică a părților rulate, expertiza traseologică a ansamblurilor și subansamblurilor. Expertiza traseologică a părților rulate des se folosește nu numai la identificarea mijlocului de transport, ci de multe ori poate fi folosită la stabilirea apartenenței de grup, ceea ce în asemenea cazuri micșorează numărul modelelor mijloacelor de transport, care ulterior au părăsit locul faptei și ajută la stabilirea nemijlocită a mijlocului de transport. Expertiza traseologică a ansamblurilor și subansamblurilor cercetează, de regulă,

urmele de impact, ajutând la reconstituirea mecanismului accidentului rutier și de multe ori este unica modalitate de stabilire a circumstanțelor accidentului.

O altă expertiză traseologică nu mai puțin importantă este expertiza unui tot întreg. Constatarea întregului după părțile componente este unul dintre felurile expertizei traseologice al cărei scop este de a soluționa întrebarea dacă două sau mai multe obiecte nu au fost un tot întreg. În cadrul cercetării accidentelor rutiere apar deseori diverse situații când trebuie stabilită apartenența unor sau altor fragmente de obiecte găsite la locul faptei. Este evident faptul că în urma impactului mijlocului de transport cu pieton, obiecte fixe sau alt mijloc de transport rezultă diverse fragmente ca: cioburi de sticlă provenite de la parbriz, faruri, semalizatoare etc., masă plastică, cauciuc, diferite fragmente provenite de la ansamblurile și subansamblurile mijloacelor de transport. Cercetarea acestor fragmente de obiecte include în sine rezolvarea în principiu a două probleme de bază:

- la ce grupă de obiecte au aparținut aceste fragmente?
- au alcătuit două sau mai multe fragmente de obiecte anterior un tot întreg?

În primul caz se clarifică dacă fragmentele depistate la locul faptei au aparținut anumitor obiecte, de obicei când rezolvarea acestei probleme este probabilă se intervine și cu alte cercetări cum ar fi prin metode fizice sau chimice. A doua problemă rezolvă nemijlocita identificare a acestor fragmente într-un obiect comun. Aici expertul este necesar să acorde o atenție deosebită la mecanismul de fragmentare a întregului pe bucăți, deoarece fiecare obiect sau fragment de obiect se deosebește în funcție de două grupe de caracteristici: care apar până la fragmentare și după fragmentare.

Expertiza dactiloscopică la investigarea accidentelor rutiere se dispune în cazurile când este necesar de identificat persoana care a fost la volan în timpul accidentului, dar și în cazurile când este necesitate de demonstrat coliziunea mijlocului de transport cu pietonul, deoarece pe părțile componente ale mijlocului de transport se pot crea la atingere și urme papilare.

Alte genuri de expertize criminalistice care pot fi dispuse la cercetarea accidentelor rutiere pot fi cele mai diverse. În practica laboratoarelor și institutelor de expertiză judiciară au loc cercetări de natură diversă. Expertiza tehnică a documentelor și expertiza grafoscopică se vor dispune pentru clarificarea falsurilor permiselor de conducere, certificatelor de înmatriculare etc. Alte tipuri de cercetări întâlnite pot fi cele de natură fizico-chimică pentru relevarea numerelor de pe caroserie, motor și alte părți componente, stabilirea faptului dacă mijlocul de transport a fost sau nu vopsit. Un alt tip de cercetări ar fi stabilirea faptului dacă anumite detalii ridicate de la locul faptei au aparținut mijlocului de transport concret după modalitatea de prindere și fixare, după construcție etc.

Expertiza psihiatrică este dispusă în cazurile când trebuie stabilită responsabilitatea acțiunilor unor participanți la accidentul rutier. Sarcina fundamentală a expertizei psihiatrice este de a aprecia discernământul persoanei, cu referire specială la starea psihică în momentul săvârșirii faptei.

Expertiza psihiatrică este necesară și în cazurile când se clarifică prezența la șofer a unor devieri psihice, care împiedică conducerea autovehiculului.

În ordonanța de dispunere a efectuării expertizei psihiatrice ar fi benefic să se motiveze în detaliu necesitatea dispunerii expertizei date și întrebările să fie corect, clar, logic formulate. De aceea pentru a ține cont de toate aceste cerințe ofițerul de urmărire penală urmează să consulte un psihiatru [207].

Totodată, ofițerul de urmărire penală trebuie să fie conștient de faptul că starea psihică a conducătorului mijlocului de transport se va baza pe o evaluare retrospectivă a comportamentului său până și în nemijlocita fază a accidentului rutier, de aceea este necesar de a aduna materiale în privința comportamentului conducătorului mijlocului de transport implicat în accident nu numai la momentul producerii accidentului, dar și date despre comportamentul lui din viața de zi cu zi.

Alte tipuri de expertize care pot fi dispuse de către organul de urmărire penală având o importanță deosebită în clarificarea unor sau altor circumstanțe sunt: expertiza materialelor, substanțelor și a produselor acestora, expertiza biologică a solului, expertiza botanică.

Expertiza materialelor, substanțelor și a produselor acestora este una dintre expertizele criminalistice netradiționale. Această expertiză concentrează cercetările asupra unui cerc larg de diferite obiecte. Acestor cercetări sunt supuse cele mai variate materiale și substanțe în stare solidă, lichidă, gazoasă și friabilă, precum și urmele lor, în scopul de a identifica natura acestor substanțe, apartenența lor de grup și originea lor comună [87, p.47]. Sarcinile de bază ale acestei expertize sunt determinarea compoziției obiectului cercetat, constatarea identității sau neidentității materialului prezentat cu alte materiale, stabilirea naturii materialului etc. [125, p.35]. Cercul obiectelor cercetate este foarte larg și diferit, dar un impact deosebit îl au cercetările în domeniul examinării vopselelor și peliculelor de vopsea. În cadrul examinării tehnico-criminalistice a vopselelor și peliculelor de vopsea pot fi soluționate următoarele probleme:

- stabilirea faptului dacă substanța prezentată la expertiză constituie lac sau vopsea;
- stabilirea faptului dacă pe obiectele prezentate la expertiză sunt urme de lac, vopsea sau pelicule de vopsea;
- stabilirea culorii peliculelor de vopsea;

- stabilirea faptului dacă particulele de vopsea descoperite la locul accidentului sau pe obiectele de spargere coincid cu particulele de vopsea de pe automobilul bănuț sau de pe obiectele deschise prin spargere;
- stabilirea faptului dacă obiectele prezentate au fost vopsite în condiții industriale sau meșteșugărești;
- stabilirea faptului dacă a avut loc contactul reciproc între victimă (piesele de vestimentație ale căruia au fost prezentate la expertiză) și vreo unitate de transport;
- stabilirea faptului dacă pe obiectele prezentate sunt urme de vopsea, care este originea ei și dacă ea a nimerit în stare lichidă sau în urma impactului [125, p.77-78].

Este evident că scopul de bază al acestor cercetări este de a stabili culoarea vopselei mijlocului de transport care a părăsit locul faptei în cazurile în care a avut loc o coliziune și s-a depistat la locul faptei aceste particule de vopsea. Necesitatea studierii acestor particule de vopsea mai apare și atunci când conducătorul mijlocului de transport după accident, pentru a ascunde urmele provenite din urma impactului vopsește aceste locuri cu o vopsea nouă de aceeași culoare.

Expertiza biologică a solului se va dispune în cazurile când este necesitatea de a stabili similitudinea probelor de sol ridicate de la locul faptei cu probele depistate și ridicate de pe părțile de rulare ale mijlocului de transport și chiar în unele cazuri, când conducătorul mijlocului de transport deseori iese după impact în afară ca să vadă consecințele care s-au produs, pot fi depistate și pe unele suprafețe din interiorul habitaculului.

Datorită structurii sale, solul constituie o urmă complexă. Urmă de sol provine în special din stratul superficial al solului, care suferă multe modificări din cauza atât a fenomenelor naturii, cât și a impurificării cu alte corpuri străine, rezultate în procesul activității omului [125, p.62].

Examinarea biologică a solului soluționează următoarele probleme:

- determinarea persistenței depunerilor pe obiectele prezentate, dacă da, au proveniență de sol;
- determinarea localizării depunerilor de sol;
- probele prezentate de sol corespund unui și aceluiași grup;
- depunerile de sol pe obiectele prezentate sunt valabile pentru identificarea după ele a locului provenienței lor;
- corespund depunerile de sol de pe obiectele prezentate locului faptei sau altui loc concret legat de cercetarea faptei;
- determinarea mecanismului creării impurităților pe obiectul dat;

- determinarea timpului aproximativ al creării;
- sunt în depunerile de sol amestecuri străine, caracteristice anumitor teritorii.

Expertiza botanică este dispusă pentru stabilirea provenienței plantelor de origine lemnoasă și erbacee ridicate de la locul accidentului cu plantele sau cu particulele acestor plante ridicate de pe ansamblurile și subansamblurile mijlocului de transport implicat în accidentul rutier.

Sarcinile expertizei judiciar-botanice sunt:

- depistarea pe obiectul purtător de obiecte de proveniență vegetală, clasificarea lor și identificarea;
- aprecierea timpului unor situații concrete după schimbările specifice ale unor obiecte de proveniență botanică ca corpuri delictive;
- constatarea mecanismului interacțiunii obiectelor de proveniență biologică cu alte obiecte după urmele de pe ele;
- constatarea elementelor mecanismului evenimentului;
- reconstrucția evenimentului după urmele de proveniență botanică.

Nazarov V. [192, p.95] completează aceste sarcini impuse expertizei botanice cu: stabilirea timpului concret al anumitor evenimente după schimbările specifice ale obiectelor de proveniență biologică.

Examinarea în cadrul expertizei botanice poate să soluționeze următoarele probleme:

- obiectul prezentat la expertiză este de proveniență vegetală, dacă da, atunci care este familia, genul și tipul;
- se referă partea componentă a plantei prezentată la expertiză la aceeași familie, gen și tip ca și planta concretă;
- în ce perioadă de dezvoltare a plantei a fost ruptă o parte din ea;
- au oare aceeași apartenență de grup părțile plantelor vegetale depistate la locul faptei și ridicate de pe mijlocul de transport;
- coincide oare materia de origine vegetală ridicată de la locul infracțiunii cu materia vegetală prezentată pentru comparație.

În încheierea acestui subiect, trebuie să specific că lista dată nu epuizează toate tipurile de expertiză. Pe parcursul investigării accidentelor rutiere pot fi necesare pentru a efectua și alte tipuri de expertize, iar în multe cazuri, pentru a clarifica anumite aspecte, se cer eforturi simultane ale specialiștilor în diverse ramuri ale științei.

Analizând doar expertizele individuale, nu putem trece cu vederea și expertizele complexe și în comisie.

Este evident faptul că expertizele individuale sunt expertizele efectuate de un singur expert ce posedă cunoștințe într-un anumit domeniu.

În comisie sunt efectuate expertizele complicate și expertizele repetate de o comisie din câțiva experți de același profil (art. 146 CPP RM) [24]. Efectuarea expertizei în comisie este determinată de către organul de urmărire penală sau instanța de judecată în cazurile când este prevăzut de lege sau când aceștia consideră necesară efectuarea expertizei date.

Complexe sunt expertizele efectuate de unul sau mai mulți specialiști, aplicând cunoștințe speciale din mai multe domenii (art. 147 CPP RM) [24]. De obicei, expertiza complexă este efectuată de mai mulți specialiști. Aceasta are loc în cazurile în care constatarea unei circumstanțe este imposibilă prin efectuarea unor expertize separate.

Necesitatea dispunerii unor astfel de cercetări este destul de impunătoare, deoarece aceasta se datorează complexității și specificității obiectelor supuse cercetării, condițiilor procesului și mecanismului creării urmelor de pe ele. Numai cercetările concomitente aplicate din diverse științe ca medicina, criminalistica, ingineria auto etc. permit reconstituirea cu exactitate a circumstanțelor și a cauzelor care au contribuit la producerea accidentului rutier.

În practica cercetării accidentelor rutiere expertizele complexe ca tehnică auto și traseologică sunt necesare la stabilirea apartenenței de grup și la identificarea nemijlocită a urmelor create de părților rulate și de diverse detalii ale mijlocului de transport, stabilirea mecanismului creării acestor urme pe diferite suprafețe, cauzele defragmentării anumitor detalii, stabilirea apartenenței anumitor detalii depistate și ridicate de la locul faptei unui mijloc de transport concret, determinarea obiectului care a creat o anumită urmă pe suprafața mijlocului de transport și invers, determinarea părții mijlocului de transport care a creat urma pe obiectul concret.

Expertizele complexe traseologice și medico-legale permit rezolvarea problemei poziției victimei în momentul producerii accidentului, amplasarea co-raportală a victimei și a mijlocului de transport, consecutivitatea și mecanismul de creare a urmelor pe vestimentația victimei, tamponării și coliziunii.

Astfel, reieșind din cele menționate mai sus putem trage următoarele concluzii:

1. Expertiza complexă este una prestabilită și reglementată de legea procesual-penală.
2. Baza dispunerii acestei expertize este necesitatea cercetării:
 - a) problemelor complicate;
 - b) necesitatea cunoștințelor din diverse domenii;
 - c) examinarea unor și aceleași obiecte;

- d) în scopul obținerii unui răspuns științific mai fiabil cu privire la circumstanțele săvârșirii accidentului rutier.
- 3. expertiza complexă pe cazurile cercetării accidentelor rutiere trebuie să fie obligatorie:
 - a) criminalistică și medico-legală în cazurile de coliziune în care este necesar de cercetat urmele create pe hainele victimei dacă aceasta are legătură cu cauzarea leziunilor corporale victimei, în special pentru a rezolva problema poziției victimei și direcția de impact în momentul coliziunii;
 - b) traseologică și tehnică auto în cazurile rezolvării problemei despre modelul mijlocului de transport creator de urme la locul faptei, în cazurile când a părăsit locul faptei.

3.5. Rolul organelor de urmărire penală și al instituțiilor de expertiză în prevenirea accidentelor rutiere

Problema asigurării securității circulației rutiere devine tot mai acută, având o importanță socială majoră odată cu intensificarea traficului rutier și sporirea rolului acestuia în economia națională. Fiind condiționată de un șir de factori, cum ar fi disciplina participanților la circulația rutieră, calitatea instruirii și nivelul de disciplină al cadrelor de conducători auto, construcția și starea tehnică a unităților de transport, dotarea lor cu mijloace de securitate pasivă, întreținerea arterelor rutiere în starea corespunzătoare, amenajarea lor cu mijloace tehnice de reglare a circulației etc., ea poate fi soluționată numai prin aplicarea eficientă a unui complex de măsuri. Prin urmare, imperativul actual impune realizarea unei evidențe calitativ noi a fenomenului accidentar, care ar oferi posibilitățile analizei multiaspectuale ale acestuia, evidențierea cauzelor accidentelor rutiere și a condițiilor în care s-au produs, în vederea fundamentării activităților cu caracter preventiv.

În fața unui număr tot mai ridicat de victime rutiere, fenomenul siguranței auto preocupă astăzi tot mai mulți specialiști, fie că aceștia lucrează direct în domeniul industriei vehiculelor, fie că lucrează într-un domeniu complementar. Explicația constă în dorința lor de a îmbunătăți pe cât posibil actualul concept al siguranței auto, dar și de a se diferenția prin imaginarea unor sisteme și echipamente performante. Și dacă, într-o vreme când trecerea timpului nu conta atât de mult ca astăzi, caracteristica principală a unui vehicul era doar să te ducă dintr-o parte în alta, ulterior acesteia i s-au adăugat creșterea vitezei de deplasare, economia de carburant, îmbunătățirea aerodinamicii, dar și a siguranței auto.

În cadrul politicii din domeniul transporturilor, dar cu o legătură directă cu politica și strategia privind siguranța rutieră, Comisia Europeană în cadrul Programului de acțiune pentru siguranța rutieră, a declarat că, în domeniul politicilor de siguranță rutieră la nivel național sau local, ar trebui să includă obiective referitoare la alte politici publice guvernamentale și invers [190, p.62].

Aparent, cercetarea unui accident rutier și clarificarea împrejurărilor în care s-a produs acesta ar avea ca scop și finalitate stabilirea vinovăției celor implicați în evenimentul respectiv. Acest concept este total greșit și anacronic, întrucât după cum se va vedea în cele ce urmează, la producerea unui eveniment rutier concură mai mulți factori al căror potențial periculos cumulat duc la desfășurarea lui.

Specialiștii care cercetează un accident rutier sunt obligați prin natura activității să păstreze echidistanța și să se limiteze doar la clarificarea împrejurărilor și argumentarea pe cale științifică a modului de producere a unui eveniment rutier.

Savantul Iablokov N. preciza că sarcina de prevenire, fiind una de bază a criminalistici, constă în îmbunătățirea continuă a mijloacelor tehnico-criminalistice, metodelor de investigare a infracțiunilor, îmbunătățirea eficienței nivelului științific și metodologic al investigației în ansamblu. Aceasta fiind, după părerea autorului, una dintre cele mai importante și de bază sarcini ale criminalistici, ceea ce creează condiții favorabile inclusiv pentru descoperirea majorității infracțiunilor [200, p.58].

Reieșind din seriozitatea problemelor cu care se confruntă Republica Moldova la acest capitol, Guvernul prin Hotărârea nr.1214 din 27 decembrie 2010 aprobă Strategia națională pentru siguranță rutieră, care stabilește drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă, ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, implementarea sistemelor automatizate de supraveghere și aplicare a amenzilor în traficul rutier, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național [94].

Prin prevenirea accidentelor rutiere într-un aspect larg se subînțelege activitatea organelor de stat, instituțiilor și organizațiilor având ca scop identificarea cauzelor și condițiilor favorabile pentru comiterea accidentelor rutiere și luarea de măsuri pentru eliminarea acestora. Sub aspect criminalistic putem divide fenomenul prevenirii accidentelor rutiere în două grupe mari: măsuri de prevenire generale și speciale. Prima grupă de măsuri constă în studiul impactului accidentelor rutiere și ulterior utilizarea activă a oportunităților societății în ansamblu să intensifice prevenirea socială și grupa de măsuri speciale care se bazează pe utilizarea unor

metode speciale și tehnici, cunoștințe și abilități ce reglementează direct relațiile sociale, în vederea eliminării cauzelor și condițiilor favorabile care ar putea cauza accidente rutiere.

Savanții Averianova T., Belkin R., Koruhov Iu. și Rossinskaia E. susțin că activitatea de prevenire a ofițerilor de urmărire penală și a altor organe de drept nu poate urmări scopul eliminării totale a infracționalității, ci o scădere eficientă a criminalității, adică a indicatorilor calitativi și cantitativi, ridicarea nivelului de siguranță a cetățenilor, apărarea intereselor lor legale etc. [154, p.919].

Odată cu îmbunătățirea aplicării legii și creșterea profesională a organelor de drept, importanța de prevenire a criminalității nu numai că nu se reduce, ci din contra, crește. Am spune chiar mai mult, că prevenirea infracțiunilor este un element obligatoriu al metodicii de investigare a diferitor tipuri de infracțiuni. Investigarea unei sau altei cauze penale nu poate fi considerată completă, dacă nu au fost relevate cauzele și condițiile care au contribuit la săvârșirea ei. Stabilirea cauzelor și condițiilor care au contribuit la săvârșirea infracțiunii în conformitate cu art. 216 CPP al RM este o obligație procesuală [24].

Reieșind din dispozițiile art. 96 alin. (2) CPP al RM concomitent cu circumstanțele care urmează a fi dovedite în procesul penal ofițerul de urmărire penală și procurorul au obligația să stabilească cauzele și condițiile care au contribuit la săvârșirea infracțiunii pentru a preveni săvârșirea de noi infracțiuni sau alte fapte ilegale [24].

1. Cauzele care au contribuit la săvârșirea infracțiunii sunt circumstanțele care au format intenția infracțională precum și cele care au fost imboldul comportamentului infracțional.

2. Condițiile care au contribuit la săvârșirea infracțiunii sunt circumstanțele care au favorizat realizarea intenției infracționale.

3. Stabilirea cauzelor și condițiilor care au contribuit la săvârșirea infracțiunii urmează a fi stabilite în primul rând în faza urmăririi penale ca urmare a efectuării acțiunilor procesuale penale, precum și a măsurilor speciale de investigație. Dacă acestea nu au fost stabilite sau nu s-a reacționat în modul stabilit de art. 217 CPP al RM, procurorul va întreprinde măsurile necesare în faza judecării cauzei [28, p.356].

Una dintre principalele sarcini ale investigației accidentelor rutiere este stabilirea cauzelor directe care au dus la accident. Cunoașterea acestor cauze permite ofițerului de urmărire penală să facă o calificare a infracțiunii corectă și obiectivă, să identifice, pe de o parte, persoanele care se fac vinovate de accident, iar pe de altă parte, să constate nivelul lor de vinovăție. Pentru a descoperi adevăratele cauze ale accidentului rutier, este necesar să se efectueze o analiză cuprinzătoare a tuturor circumstanțelor sale.

Reieșind din obligația identificării cauzelor și condițiilor favorabile pentru fiecare caz penal, ofițerul de urmărire penală care investighează cazul nu ar trebui să amâne această activitate până la sfârșitul investigației, dar întotdeauna amintindu-și și ținând cont de această activitate paralel cu cursul investigării cazului. Este o necesitate de a include în planul de cercetare a cazului versiuni despre cauzele și condițiile care au favorizat accidentul rutier.

În opinia savanților Averianova T., Belkin R., Koruhov Iu. și Rossinskaia E. stabilirea cauzelor și condițiilor contribuie nu numai la aspectul preventiv, dar este în același timp o bază complexă de măsuri ale ofițerului de urmărire penală. Dintre aceste măsuri se pot menționa [154, p.919]:

- depistarea și descoperirea infracțiunilor săvârșite;
- înlăturarea cauzelor și condițiilor care au favorizat infracțiunea concretă sau au fost înfăptuite printr-o modalitate concretă, circumstanțe anumite etc.;
- măsuri de educare;
- măsuri general preventive ca folosirea mass-mediei, colectivelor de muncă etc.

În opinia noastră, activitățile înfăptuite de ofițerul de urmărire penală la prevenirea accidentelor rutiere ar trebui să aibă următoarele obiective:

- să identifice circumstanțele care pot contribui la crearea unei situații ce nu suferă amânare sau o influență negativă asupra formării orientării sociale a individului;
- să determine cauzele și condițiile care au condus la comiterea fiecărui accident rutier în parte;
- să elaboreze un set de măsuri preventive pentru înlăturarea circumstanțelor criminogene identificate;
- să asigure punerea în aplicare a măsurilor preventive planificate;
- să asigure influență educativă asupra cetățenilor sub forma și conținutul procesului de investigare;
- să prevină recidiva;
- să efectueze unele măsuri general-preventive, îndreptate spre reducerea pericolului potențial al elementelor individuale ale situației și să ia măsuri de educare și corectare a persoanei;
- să identifice caracterul complet și corectitudinea măsurilor preventive generale, sociale și speciale criminologice.

Această categorie de infracțiuni, după structura ei, este un fenomen foarte complicat, cu multiple fațete. Cercetarea acestor fenomene complicate depinde de o varietate de factori, care caracterizează, pe de o parte, situația de trafic, iar pe de altă parte personalitatea participanților.

Obiectivul privind dezvoltarea și educarea comportamentului participanților la trafic include astfel de priorități, precum respectarea regimului de viteză, utilizarea centurii de siguranță și a scaunului auto pentru copii, prevenirea conducerii sub influența alcoolului și a altor substanțe cu efecte similare, protecția celor mai vulnerabili participanți la trafic – pietoni, copii și bicicliști.

Reieșind din cele expuse mai sus, rezultă că eficacitatea tuturor componentelor politicii de siguranță rutieră depinde în cele din urmă de comportamentul participanților la trafic. Din acest motiv considerăm că este important să se acorde prioritate educației și formării continue, un accent deosebit punându-se pe formarea copiilor, tinerilor și a conducătorilor auto începători, colectivelor pedagogice și nu în ultimul rând a părinților [117].

Totuși siguranța circulației rutiere depinde în cele din urmă de starea mijloacelor de transport, starea drumului și a dotării lui cu marcaje și semne rutiere, iluminare etc., comportamentul persoanelor care utilizează sau exploatează drumurile de toate nivelele. În procesul de circulație pe drumurile publice persistă o permanentă schimbare a condițiilor de drum în care toate aceste elemente care determină siguranța rutieră intră într-o anumită interacțiune între ele. Fiecare element al acestui sistem este la fel de important. Anumite progrese în abordarea problemei siguranței rutiere pot fi atinse doar cu o atenție adecvată tuturor acestor elemente.

Vorbind de starea tehnică a mijloacelor de transport ca fiind una dintre cele mai des întâlnite situații ale accidentelor rutiere din studiul realizat, am putea menționa cele mai frecvente cauze: defecțiunea frânelor, mecanismului de direcție, a șasiului, folosirea pieselor de schimb ne standarde etc.

Un alt element important care de asemenea contribuie destul de des la provocarea accidentelor rutiere este starea drumului. Starea proastă a carosabilului se manifestă prin defecte la suprafața carosabilului, lățimea insuficientă a carosabilului, prezența plantelor, clădirilor și altor obstacole, limitând vizibilitatea, prin lățimea insuficientă sau starea necorespunzătoare a acostamentului, iluminare necorespunzătoare, efectuarea lucrărilor de reparație cu încălcarea normelor de securitate a tehnicii muncii, precum și alte cauze. Acest grup include, de asemenea, deficiențele în organizarea traficului pe o anumită porțiune de drum (lipsa semnelor de circulație, semafoarelor, gardurilor sau instalarea acestora cu încălcarea normelor în vigoare, plasarea necorespunzătoare a stațiilor pentru transportul public).

Un alt element de bază care conduce la cauzarea accidentelor rutiere sunt acțiunile pietonilor și ale pasagerilor. De regulă, tamponările se întâmplă din cauza unor încălcări grave ale regulilor de circulație de către pietoni (traversarea carosabilului în afara trecerilor de pietoni,

traversarea în nemijlocita apropiere de mijloacele de transport aflate în mișcare, ieșirea bruscă de după diverse obstacole a pietonilor la traversarea carosabilului, limitând vizibilitatea conducătorilor auto, a pietonilor în stare de ebrietate).

Ca circumstanțe care favorizează accidentele rutiere uneori sunt acțiunile funcționarilor responsabili pentru întreținerea și repararea mijloacelor de transport, organizarea traficului, starea drumurilor. Problema responsabilității persoanei cu funcție de răspundere care este responsabilă de starea tehnică a mijloacelor de transport sau de condițiile de drum se constată în baza analizei tuturor materialelor cauzei. Un mare ajutor în evaluarea probelor referitoare la acțiunile funcționarilor, pentru a aprecia lor dacă acestea corespund normelor, ofițerului de urmărire penală le poate oferi expertul tehnic auto. Studiind una sau altă situație concretă a accidentelor rutiere, acești experți nu numai că stabilesc ce puncte ale regulilor de circulație trebuiau respectate, ci și constată îndeplinirea cerințelor altor acte normative.

Alte circumstanțe care duc la comiterea unui accident rutier sunt într-o legătură strânsă cu personalitatea conducătorului mijlocului de transport. În primul rând, ca circumstanță care deseori favorizează producerea accidentelor rutiere este comportamentul antisocial al lui, care se poate manifesta prin nepermiterea depășirii de către un alt mijloc de transport, temeritate și îndrăzneală excesivă, dorința de a câștiga prin transportul de pasageri și de mărfuri etc. De fiecare dată nu este bine la cercetarea accidentelor rutiere, să ne axăm pe asigurarea respectării regulilor circulației rutiere de către conducătorul mijlocului de transport. Conducătorul mijlocului de transport mai este responsabil, potrivit RCR al RM pct. 11 lit.a și de starea tehnică, în special de funcționarea sistemelor de direcție, de frânare, dispozitivelor de iluminare și semnalizare dar și de o conducere perfectă a mijlocului de transport [93]. Deci toate aceste situații trebuie cercetate multilateral pentru clarificarea cauzelor și condițiilor care au influențat comiterea accidentului rutier.

În timpul urmăririi penale, este, de asemenea, necesar să se identifice circumstanțele care caracterizează starea de sănătate a conducătorului auto, calitatea sa psihofiziologică, suprapunându-le cu acțiunile concrete ale unei condiții specifice de drum.

Activitatea de prevenire a ofițerului de urmărire penală nu poate să se limiteze doar în baza materialelor acumulate pe un caz concret. Un loc major în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere se acordă măsurilor preventive generale, care se referă la analiza accidentelor rutiere într-o anumită localitate sau în mai multe localități, la sinteza cauzelor și condițiilor care au condus la comiterea unui anumit tip de accidente rutiere, o sinteză a practicii de reacționare a organelor competente în adoptarea unor măsuri de soluționare a deficiențelor identificate. De

asemenea, trebuie remarcat faptul că prevenirea accidentelor rutiere ar trebui efectuată în mod continuu.

În scopul unei prevenții eficiente a accidentelor rutiere ofițerul de urmărire penală se poate informa din materialele diferitor acțiuni de urmărire penală care au fost efectuate într-o cauză sau alta, ca de exemplu: cercetarea la fața locului ne permite să clarificăm dacă corespunde sectorul de drum unde s-a produs accidentul cerințelor regulilor circulației rutiere (prezența semnelor de circulație, marcajelor rutiere, condițiilor de iluminare etc.), în cadrul efectuării experimentului de urmărire penală se poate evidenția starea tehnică a mijlocului de transport, în special verificarea sistemului de frânare, totodată poate fi verificată vizibilitatea pe segmentul de drum etc.

Considerăm că totuși cea mai eficientă metodă de prevenire este în etapa de formare a personalității, adică în anii de școală. Dacă în instituțiile preșcolare și mai cu seamă în instituțiile școlare vor fi întreprinse regulat măsurile de prevenire, atunci cu siguranță aceasta va duce la scăderea accidentelor rutiere cu implicarea copiilor, dar și în continuare, maturizându-se, copiii vor fi cu mult mai amabili și responsabili atât în calitate de pietoni, cât și în calitate de conducători ai diferitor mijloace de transport.

La acest capitol, potrivit legislației naționale, unde este prevăzut ca măsură de bază siguranța traficului rutier, precum și în scopul ameliorării situației în domeniul pregătirii candidaților la conducători de autovehicule se impune o serie de sarcini unor ministere cu tangență în asigurarea siguranței traficului rutier. Așadar, aceste sarcini se materializează prin: asigurarea elaborării, confecționării și repartizării în instituțiile de profil a materialelor didactice ilustrative (aparataj, utilaje, modele și machete, material grafic și ilustrativ, mijloace audiovizuale, tehnologie informatică și de comunicații etc.); organizarea sistematică a cursurilor de atestare și de formare psihopedagogică și profesională, cu evaluarea respectivă a managerilor, cadrelor didactice și maiștrilor instructori din cadrul instituțiilor de instruire și perfecționare a conducătorilor de autovehicule; actualizarea planurilor și programelor de instruire în instituțiile de pregătire a candidaților la conducători de autovehicule; extinderea spectrului de probleme incluse în chestionare, elaborând și aplicând noi metode de examinare a candidaților în vederea obținerii permisului de conducere a autovehiculului, ceea ce va asigura un grad înalt de obiectivitate; includerea atribuțiilor de supraveghere și control al procesului de instruire și reciclare a conducătorilor de autovehicule; asigurarea participării reprezentanților MAI în cadrul comisiilor de examinare în școlile auto etc. [95].

Actualmente, ținând cont de diversificarea mijloacelor de transport și de sporirea semnificativă a vitezei de circulație, rolul experților tehnici a crescut considerabil. Persistă o

necesitate continuă de implicare a experților tehnici în diverse cercetări, având un rol activ care cercetează evenimentul rutier și îl determină să scoată în evidență toți factorii cu potențial periculos care au contribuit direct sau indirect la producerea acelui eveniment pentru ca pe baza acelor informații persoanele fizice și juridice care sunt participanți în mod direct sau indirect la trafic să ia măsuri pentru ca pe viitor consecințele evenimentului să fie diminuate.

Rolul major al specialiștilor în cadrul acțiunilor de urmărire penală întreprinse cu ocazia cercetării accidentelor rutiere este ajutorul în colectarea datelor, care pot fi utile pentru dispunerea expertizelor tehnice auto, traseologice, medico-legale și altor expertize. În afară de aceasta, specialiștii ajută organul de urmărire penală la colectarea și al altor informații prețioase care prezintă interes criminalistic, fiind utile și importante la cercetarea și descoperirea accidentelor rutiere [114, p.288].

Este evident faptul că specialiștii și experții tehnici implicați în cercetarea accidentelor rutiere au posibilități enorme de prevenire a lor prin acele cunoștințe speciale, care ulterior sunt expuse într-un raport de constatare tehnico-științifică sau într-un raport de expertiză judiciară. Din păcate, actualmente acest lucru nu se întâmplă deseori, deoarece aceasta se datorează în primul rând lipsei de interes și lipsei unei reglementări adecvate în actuala legislație procesual-penală. În practica de toate zilele specialiștii criminaliști și alți specialiști continuă să fie considerați ca membri opționali. Mai mult decât atât în practică se mai întâmplă cazuri când conducerea activității specialiștilor este inefficientă din partea conducătorului echipei de cercetare, implicând niște situații ce sunt în contradicție cu metodologia modernă de cercetare

Revenind la aspectul de prevenire a accidentelor rutiere din partea instituțiilor de expertiză, am afirma că una din funcțiile de bază ale instituției de expertiză este munca în domeniul de prevenire. Instituțiile de expertiză judiciară acordă ajutor OUP și instanțelor de judecată în studierea cauzelor și condițiilor care conduc la săvârșirea infracțiunilor și în elaborarea metodelor tehnico-științifice la preîntâmpinarea infracțiunilor. Baza lucrului de prevenire servește la studierea și generalizarea materialelor practicii expertizei judiciare, pentru care în instituții și laboratoare se creează diferite evidențe în legătură cu efectuarea expertizelor pe dosarele penale. Trebuie diferențiată munca de prevenire a expertului și a instituției de expertiză. Expertul efectuează o muncă de prevenire procesuală. Constatând diferite circumstanțe care au favorizat săvârșirea infracțiunilor, expertul le indică în raport, folosind cunoștințe speciale [125, p.92].

În conformitate cu regulamentele interne instituția de expertiză practică două forme de prevenire: procesuală și neprocesuală.

Forma procesuală prevede oferirea răspunsurilor de către expert la întrebările puse sau chiar din inițiativa proprie în textul cercetării.

Să prezinte concluzii nu numai referitor la întrebările puse, ci și la alte circumstanțe ce țin de competența sa și care au fost constatate în urma investigațiilor efectuate [24] este un drept al expertului stipulat în legea procesual-penală.

Forma neprocesuală prevede relevarea factorilor criminogeni și elaborarea recomandărilor preventive în baza materialelor practicii de specialitate. Aceste recomandări sunt puse la dispoziția organelor abilitate de care depinde luarea măsurilor în vederea înlăturării circumstanțelor care influențează negativ traficul.

Analizând prima formă de prevenire a accidentelor rutiere, am vrea să menționăm că forma procesuală nu este una obligatorie, ci este un drept al expertului să prezinte concluzii nu numai referitor la întrebările puse, ci și la alte circumstanțe ce țin de competența sa și care au fost constatate în urma investigațiilor efectuate. De aceeași opinie este savantul Aliev I. inițiativa expertului este totuși un drept pentru stabilirea altor circumstanțe pe cazul cercetat care au putut contribui la săvârșirea accidentului și nu o obligație.

Cu toate acestea, în opinia noastră acest drept prevăzut de legea procesual-penală nu intervine benefic în instituția de prevenire a accidentelor rutiere, deoarece, după cum am menționat mai sus, acest lucru se datorează în primul rând lipsei de interes și lipsei unei reglementări adecvate în actuala legislație procesual-penală. De aici venim cu propunerea de lege ferenda ca art. 88, pct.5 subpct. 4 să fie transferat de la drepturile expertului la obligațiile expertului. Acest lucru va impune expertul ca odată cu apariția în urma cercetărilor a unor circumstanțe ce țin de competența sa și care au fost constatate în urma investigațiilor efectuate, să le expună în textul cercetării raportului de expertiză și să se pronunțe asupra lor în aspect de prevenire.

În activitatea de prevenire a accidentelor rutiere, nu întotdeauna este clară sarcina de bază a prevenirii unor astfel de flagele din partea instituțiilor de expertiză, adică ce circumstanțe trebuie să scoată în evidență expertul pentru a îmbunătăți situația în domeniul dat. Aceasta se datorează faptului că experții sunt de obicei familiarizați doar cu anumite fapte într-un caz particular și nu au informații complete, pe care la momentul dispunerii expertizei poate să nu le dețină și însuși ofițerul de urmărire penală care a dispus expertiza. De aceea concluziile expertului trebuie să se bazeze în primul rând pe cunoștințele speciale în stabilirea circumstanțelor care posibil au influențat comiterea impactului într-un anumit caz concret. Ulterior organul de urmărire penală și instanța de judecată, în urma analizei tuturor materialelor

cauzei, vor putea să fie în stare să releve acele circumstanțe care au influențat nemijlocit la cauzarea accidentului.

Unii autori consideră că fiecare cercetare efectuată de către expert poate servi material în activitatea de prevenire. Cu toate că alți autori ca Fridman I. consideră că această concluzie nu este atât de categorică pentru că nu se bazează pe aspectul practic [208]. Analizând practica de expertiză din R. Moldova, putem confirma că aspectul de prevenire a accidentelor rutiere în linii generale este imposibil, dar făcând o cercetare minuțioasă a fiecărui caz în parte este totuși posibil. Prioritar în cadrul cercetării accidentelor rutiere se dispun expertize tehnice auto și traseologice auto. Ulterior dacă va fi făcută o analiză la nivel practic și va exista acea bază de date practică, atunci cu certitudine am putea vorbi de o prevenire în linii generale a accidentelor rutiere.

Considerăm că opinia autorului Șleahov A. este una argumentată: „Cercetarea pe un caz concret nu se va considera finalizată până când expertul nu va face o analiză științifică a tuturor circumstanțelor care după părerea lui au contribuit la săvârșirea accidentului și nu a înaintat acele versiuni de prevenire” [215, p.33]. Și totuși chiar dacă nu în toate cazurile va fi productivă, în opinia noastră analiza științifică a tuturor circumstanțelor va permite impunător să se ridice considerabil potențialul de prevenire.

Analizând circumstanțele care au condus la săvârșirea accidentului rutier, am constatat cele mai importante direcții de cercetare în cadrul expertizei tehnice auto:

1. defecțiunile tehnice (ale sistemului de frânare, sistemului de direcție etc.), care apar în procesul de exploatare și în urma reparațiilor necalitative;
2. defectele pieselor de schimb confecționate atât în condiții de uzină, cât și în condiții artisanale;
3. deficiențe în organizarea circulației rutiere pe o porțiune anumită de drum (lipsa marcajelor, semnelor, semafoarelor);
4. condițiile de drum nefavorabile sub aspect tehnic (carosabil defect, iluminare necorespunzătoare, lucrări de reparație cu încălcarea normelor);
5. acțiunile sau inacțiunile conducătorilor mijloacelor de transport, pietonilor, pasagerilor etc.;
6. calitatea conducerii mijlocului de transport;
7. insuficiențele în organizarea exploatării mijlocului de transport de către proprietar.

Evident este faptul că prevenirea accidentelor privind implicarea expertizelor traseologice auto este mai modestă față de expertizele tehnice auto. Cunoaștem că cercetările efectuate în

cadru expertizei traseologice auto se bazează pe rezultatele examinărilor urmelor create pe ansamblurile și subansamblurile mijlocului de transport și defecțiunile create pe suprafețele diverselor detalii. În practica cercetărilor traseologice auto există un șir de exemple când pe suprafețele detaliilor mijlocului de transport s-au constatat diverse defecțiuni care ulterior au cauzat accidentul rutier. Cauzele defecțiunilor au fost diverse abateri de la cerințele tehnice și deviațiile tehnologice în timpul reparării și deservirii mijlocului de transport și calitatea necorespunzătoare a pieselor. Ulterior despre aceste discrepanțe au fost informate organele de urmărire penală care au dispus asemenea expertize, inclusiv acele întreprinderi a căror mijloace de transport au fost implicate în accidentul rutier, de care au depins și depind în continuare elaborarea unor măsuri de elucidare a acestor neajunsuri.

Făcând o analiză a practicii judiciare pe cazurile de cercetare a accidentelor rutiere, am stabilit că la dispunerea expertizelor atât tehnice auto, cât și traseologice auto se pun întrebări doar exclusiv sub aspect de relevare a circumstanțelor care au contribuit la constatarea anumitor defecțiuni ale mijlocului de transport. Întrebări referitoare la evaluarea circumstanțelor care au contribuit la comiterea accidentului sunt mult mai rar întâlnite sau, mai bine spus, nu există aproape deloc. Acest lucru sugerează un domeniu de aplicare larg pentru inițiativa experților nu numai în ceea ce privește un caz specific de prevenire, dar, de asemenea, ci și în îmbunătățirea activității metodologice în această direcție cu organele de urmărire penală. Cu toate acestea, lipsa de interes în manifestarea inițiativei din partea experților și minimalizarea activității lor de prevenție în ultimii ani, duce la o lipsă de cerere a acestui potențial de prevenire a accidentelor rutiere. În acest sens, putem recomanda ofițerilor de urmărire penală, la dispunerea expertizelor pe cazurile de cercetare a accidentelor rutiere, la rândul lor, să invoce creșterea interesului experților prin punerea unor întrebări speciale ce țin de caracterul preventiv, bazate doar pe cauza care o cercetează.

Eficacitatea activității de prevenire a ofițerilor de urmărire penală și a experților pe un caz sau alt caz concret se apreciază dacă au fost sau nu realizate acele recomandări făcute de aceste organe și cât de rapid și eficient au fost implementate și dacă au atins obiectivul final, adică eliminarea circumstanțelor care au condus la comiterea accidentului rutier. Altfel, efectul activității de prevenție își pierde sensul. Este evident faptul că atingerea obiectivului final al activităților de prevenție va fi un stimul pentru organul de urmărire penală și experți pentru viitor, ca ulterior să se implice și mai eficient în activitatea de prevenție.

Actuala legislație de procedură penală nu face diferența care dintre subiecții de aplicare a legii sunt mai responsabili pentru prevenirea criminalității. Totuși art. 55 alin. (3) CPP RM

stipulează că „*organul de urmărire penală are, de asemenea, obligația de a lua toate măsurile necesare pentru prevenirea și curmarea infracțiunii*” [24].

Astfel, starea generală a activităților de prevenire din partea ofițerilor de urmărire penală și a experților, este una joasă, cu o eficiență redusă, ceea ce după părerea noastră este din cauza nivelului insuficient al organizării sale, formalismului, lipsei de interes și insuficienței unei reglementări legale corespunzătoare acestei activități.

Succesul în combaterea criminalității în general, inclusiv în asigurarea siguranței rutiere poate fi realizat numai prin măsuri complexe, care combină atât munca de descoperire și investigare a infracțiunilor, cât și activități generale și speciale de prevenire a accidentelor efectuate la același nivel profesionist. Dacă vorbim despre ridicarea eficienței activității de prevenire într-un anumit caz concret, trebuie mai întâi să se coordoneze eforturile comune ale ofițerului de urmărire penală și ale experților în interesul lor reciproc în rezultatele finale ale acestei activități importante.

Pentru atingerea efectului scontat în aspect de prevenire a accidentelor rutiere pe lângă perfecțiunea legislației procesual-penale, sunt necesare schimbări cardinale în abordarea problemelor de prevenire la cel mai serios mod, chiar și la înființarea unui serviciu special care va coordona activitatea tuturor organelor implicate în prevenirea accidentelor rutiere.

Concluzii la capitolul 3

În urma celor relatate în capitolul 3, considerăm necesară evidențierea următoarelor:

1. Principalele acțiuni de urmărire penală care necesită a fi efectuate în cadrul investigării accidentelor rutiere sunt: cercetarea la fața locului, audierile participanților și martorilor la accidentul rutier, experimentul în procedura de urmărire penală, reconstituirea faptei, verificarea declarațiilor la locul infracțiunii și dispunerea constatărilor tehnico-științifice, medico-legale și a expertizelor judiciare.

2. În cadrul cercetării locului faptei pe cazul accidentelor rutiere reieșind din studiu efectuat, propunem că este necesar de examinat în mod obligatoriu:

- porțiunea de drum, unde persistă urme și obiecte în urma accidentului;
- mijloacele de transport implicate în accident;
- cadavrul victimei (exteriorul);
- urmele mijloacelor de transport (urmele părții rulate, cioburi de sticlă, particule de vopsea, urme de combustibil și uleiuri, părți componente ale mijlocului de transport etc.).

3. Indiferent de realizarea desenului-schiță sau a planului-schiță, principalele distanțe măsurate se referă la:

- distanța dintre autovehiculele implicate în accident;
- distanța dintre victimă și autovehicul;
- lungimea urmelor de frânare și ecartamentul;
- dimensiunile obiectelor principale și ale urmelor descoperite la fața locului;
- distanța dintre victimă și obiectele de importanță majoră aflate la locul accidentului;
- dimensiunile platformei drumului și ale trotuarului;
- dimensiunile urmelor și distanța dintre ele.

4. Tot timpul trebuie avut în vedere un singur lucru, că diferențierea prematură de către ofițerul de urmărire penală a calității procesuale a participanților la un accident rutier în victime și persoane vinovate de comiterea accidentului este una greșită, dar dacă se face acest lucru, este binevenit ca aceasta să fie considerată mai degrabă o evaluare psihologică a rolului lor în evenimentele care urmează a fi cercetate.

5. În funcție de obiectul audierii, cercul persoanelor audiate poate fi împărțit în următoarele grupe:

- persoanele care au perceput direct circumstanțele accidentului rutier;
- persoanele informate cu privire la condițiile și circumstanțele care au precedat începutul apariției pericolului și derulării lui;
- persoanele care după accidentul rutier au intrat în contact direct cu persoanele implicate în acest accident și sunt informate despre circumstanțele accidentului rutier nemijlocit de la ei;
- persoanele apte de a oferi informații ce caracterizează personalitatea participanților la accident, în special a conducătorilor auto în ceea ce privește calitățile lor psihologice și profesionale ca participanți la trafic.

6. În opinia noastră, circumstanțele care sunt revelate în timpul audieri martorilor sunt clasificate în 4 grupe:

- cu privire la condițiile și posibilitățile de percepție a evenimentelor;
- cu privire la condițiile de trafic și condițiile de drum;
- cu privire la circumstanțele săvârșirii accidentului;
- cu privire la acțiunile și identitatea conducătorului auto relatate de alte persoane care pot fi implicate în accident.

7. În concluzie, se poate evidenția importanța majoră pe care le au aceste procedee probatorii. Odată ce au fost stipulate în Codul de procedură penală al Republicii Moldova, ele au valoare probatorie justificată și legalizată, reconstituirea, experimentul și verificarea declarațiilor la locul infracțiunii comportând un conținut obligatoriu pentru organele de urmărire penală.

8. În cadrul cercetării accidentelor rutiere organul de urmărire penală recurge deseori la dispunerea unui șir larg de constatări tehnico-științifice, medico-legale și expertize judiciare din diferite domenii, cum ar fi: ingineresc de transport, medico-legal și criminalistic. Totuși tipurile constatărilor tehnico-științifice, medico-legale și expertizelor judiciare, care ulterior pot fi numite, în fiecare caz concret se stabilesc, luând în considerare circumstanțele ce urmează a fi dovedite pe cauza penală.

9. Astfel, reieșind din cele menționate mai sus, putem trage următoarele concluzii:

(1) Expertiza complexă este una prestabilită și reglementată de legea procesual-penală.

(2) Baza dispunerii acestei expertize este necesitatea cercetării:

- a) întrebărilor complicate;
- b) necesitatea cunoștințelor din diverse domenii;
- c) examinarea unora și acelor obiecte;
- d) în scopul obținerii unui răspuns științific mai fiabil cu privire la circumstanțele săvârșirii accidentului rutier.

(3) Expertiza complexă pe cazurile cercetării accidentelor rutiere trebuie să fie obligatorie:

- a) criminalistică și medico-legală în cazurile de coliziune în care este necesar de cercetat urmele create pe hainele victimei dacă aceasta are legătură cu cauzarea leziunilor corporale victimei, în special pentru a rezolva problema poziției victimei și direcția de impact în momentul coliziunii;
- b) traseologică și tehnică auto în cazurile rezolvării problemei despre modelul mijlocului de transport creator de urme la locul faptei, în cazurile când a părăsit locul faptei.

10. Odată cu îmbunătățirea aplicării legii și creșterea profesională a organelor de drept, importanța de prevenire a criminalității nu numai că nu se reduce, ci din contra, crește. Am spune chiar mai mult, prevenirea infracțiunilor este un element obligatoriu al metodicii de investigare a diferitor tipuri de infracțiuni. Investigarea unei sau altei cauze penale nu poate fi considerată completă, dacă nu au fost relevate cauzele și condițiile care au dus la săvârșirea ei. Stabilirea

cauzelor și condițiilor care au contribuit la săvârșirea infracțiunii în conformitate cu art. 216 CPP al RM este o obligație procesuală.

11. Analizând forma procesuală de prevenire a accidentelor rutiere, am vrea să menționăm că ea nu este una obligatorie, ci este un drept a expertului să prezinte concluzii nu numai referitor la întrebările puse, ci și la alte circumstanțe ce țin de competența sa și care au fost constatate în urma investigațiilor efectuate. Totuși în opinia noastră acest drept prevăzut de legea procesual-penală nu intervine benefic în instituția de prevenire a accidentelor rutiere, deoarece, după cum am menționat mai sus, acest lucru se datorează în primul rând lipsei de interes și lipsei unei reglementări adecvate în actuala legislație procesual-penală. De aici venim cu propunerea de „*lege ferendă*” ca pct. 4 alin. (5) art. 88 CPP al RM să fie transferat de la drepturile expertului la obligațiile expertului. Acest lucru va impune expertul ca, odată cu apariția în urma cercetărilor a unor circumstanțe ce țin de competența sa și care au fost constatate în urma investigațiilor efectuate, să le expună în textul cercetării raportului de expertiză și să se pronunțe asupra lor sub aspect de prevenire.

12. Activitățile îndeplinite de ofițerul de urmărire penală pentru prevenirea accidentelor rutiere trebuie să aibă următoarele obiective:

- să identifice circumstanțele care pot contribui la crearea unei situații ce nu suferă amânare sau o influență negativă asupra formării orientării sociale a individului;
- să determine cauzele și condițiile care au condus la comiterea fiecărui accident rutier în parte;
- să elaboreze un set de măsuri preventive pentru înlăturarea circumstanțelor criminogene identificate;
- să asigure punerea în aplicare a măsurilor preventive planificate;
- să asigure influență educativă asupra cetățenilor sub forma și conținutul procesului de investigare;
- să prevină recidiva;
- să întreprindă măsuri general-preventive, îndreptate spre reducerea pericolului potențial al elementelor individuale ale situației și să ofere măsuri de educare și corectare a persoanei;
- să identifice caracterul complet și corectitudinea măsurilor preventive generale, sociale și speciale criminologice.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Rezumând rezultatele investigațiilor efectuate în cadrul prezentei teze de doctor putem afirma cu încredere că doar o parte modestă de probleme atât teoretice, cât și practice au fost analizate și înaintate spre soluționare. În ipoteza studiului științific realizat, făcând o analiză a literaturii de specialitate, a legislației procesual-penale și a practicii judiciare, ne permitem a formula următoarele concluzii:

1. Doctrina națională și legislația procesual-penală a investigării accidentelor rutiere necesită dezvoltare, actualizare și sistematizare a principalelor categorii științifice. Suportul teoretico-metodologic al domeniului în cauză, în publicațiile din străinătate, reflectă mai amplu și mai adecvat structura și sarcinile investigării criminalistice contemporane, ceea ce nu totdeauna se atestă în publicațiile de specialitate din țară, cercetările științifice fiind focusate în exclusivitate asupra problemelor practice de implementare a tehnologiilor industriale, informaționale și analitice înalte.
2. Caracteristica criminalistică a accidentelor rutiere reprezintă un sistem de particularități criminalistice care evidențiază specificul împrejurărilor, metodelor, mecanismului de săvârșire a faptei, personalitatea bănuțitului, învinutului și a altor participanți ce au importanță în procesul de descoperire și cercetare a accidentelor rutiere. În structura mecanismului accidentului rutier s-au evidențiat trei faze: inițială, culminantă și finală, unde fiecare din ele este continuitatea logică a fazei precedente și determină dezvoltarea fazei ulterioare.
3. Importanța investigării accidentelor rutiere rămâne actualmente în centrul intereselor științifice atât la nivel teoretic, cât și la nivel practic la noi în țară și la nivel european prin elaborarea strategiei de siguranță rutieră. Având în vedere dificultățile întâmpinate la colectarea datelor, se impune crearea unei baze de date performante la nivel național, care să genereze rapoarte complexe ce vor putea fi analizate de către experți și care, totodată, să poată sta la baza viitoarelor cercetări și a planurilor de acțiuni în acest domeniu.
4. O altă problemă deosebit de importantă, identificată în urma analizei cadrului siguranței rutiere în Republica Moldova, o reprezintă lipsa unei agenții de stat cu rol de coordonare a activității de siguranță rutieră, care să includă un centru unic de evaluare și monitorizare, format din experți în domeniu atât la nivel național, cât și internațional, atunci când este cazul, și care să fie responsabilă de trasarea strategiilor și planurilor de acțiuni în domeniul siguranței rutiere, gestionarea bazei de date de accidente rutiere, efectuarea analizelor detaliate, în baza datelor colectate, elaborarea de analize cost-

beneficiu și cost-eficiență ce vor fi înaintate organelor de resort și Guvernului în vederea elaborării planurilor de buget și politicilor conexe etc. [117, p.9-12]

5. În scopul evidențierii și eliminării lacunelor în practica de cercetare a accidentelor rutiere au fost identificate un șir de probleme procesuale, de organizare și metodice, care au fost exprimate prin: neparticiparea nemijlocită a ofițerilor de urmărire penală la cercetarea locului faptei și a mijlocului de transport, lipsa de coerență în cadrul perfectării rezultatelor cercetării, nivelul scăzut de dotare cu mijloace tehnice a grupei operative de urmărire penală, nerespectarea recomandărilor tactice de efectuare a experimentului în cadrul urmăririi penale și prezența condițiilor care influențează declarațiile și îngreunează obținerea informațiilor de la martorii oculari ai accidentului [113, p.53; 118, p.34-36].

6. La aprecierea rezultatelor cercetării locului accidentului rutier este necesar ca obiectiv și profesionist: să analizăm rezultatele cercetării la fața locului nu în mod izolat, ci în complex cu alte probe acumulate în dosar (declarațiile martorilor, informațiile primite de la colaboratorii poliției etc.); obiectiv, fără un caracter preconceput, să interpretăm mecanismul de săvârșire a infracțiunii și alte circumstanțe ce au importanță pentru cauza penală; să nu ne limităm numai la o concluzie ce se referă la persoana suspectă de cele întâmplate, ci trebuie să luăm în considerare și alte cauze care ar putea genera astfel de consecințe; să luăm în considerație toate modificările provocate de persoane sau de forțele naturii, până a sosi grupul operativ la locul faptei; să ținem cont de toate acțiunile posibile întreprinse de persoana bănuită de comiterea accidentului rutier în vederea modificării locului faptei; să dăm o apreciere critică opiniei specialistului, confruntând-o cu alte informații [114, p.289; 126, p.151-157].

7. O sursă importantă de informații cu privire la circumstanțele infracțiunii sunt declarațiile martorilor, victimelor, conducătorilor auto implicați într-un accident rutier. În timpul audierii, ofițerul de urmărire penală folosește cunoștințele persoanei care a fost audiată cu privire la un accident rutier, în scopul de a verifica dovezile disponibile cu privire la caz și a obține noi informații, a clarifica și a aprofunda idea lui despre evenimentele care fac obiectul cercetării. Audierea martorilor, a victimelor și a conducătorilor auto implicați într-un accident rutier are propriile sale caracteristici tactice [114, p.289].

8. La dispunerea expertizelor judiciare se va ține cont de tipul accidentului rutier, de obiectele supuse cercetării, existența unor fapte sau împrejurări ale cauzei care pentru a sta la baza convingerii organelor judiciare impun necesitatea unor precizări, clarificări;

lămurirea semnificației acestora reclamă cunoștințe de specialitate dintr-un domeniu sau altul de activitate [125, p.16-17, 40-42].

Luând în considerare concluziile formulate mai sus, în scopul perfecționării activității tactice de cercetare a accidentelor rutiere, înaintăm următoarele **recomandări**:

1. Pentru legislația procesual-penală a Republicii Moldova

A modifica art. 88 alin. (3) prin adăugarea pct.10 în următoarea redacție: *„să prezinte concluzii nu numai referitor la întrebările puse, ci și la alte circumstanțe ce țin de competența sa și care au fost constatate în urma investigațiilor efectuate”*, excluzând pct. 4 din alin. (5) art. 88 CPP al RM.

A modifica art. 118, alin. (3) al CPP a RM în următoarea redacție: *„Organul de urmărire penală cercetează obiectele vizibile, iar în caz de necesitate, permite accesul la ele în măsura în care nu se încălcă drepturile omului. Persoana care efectuează urmărirea penală **este obligată să execute** diferite măsurări, fotografieri, filmări, întocmește desene, schițe, face mulaje și tipare de pe urme de sine stătător sau cu ajutorul specialistului în materia respectivă. Locul cercetării poate fi înconjurat de colaboratorii organelor de menținere a ordinii publice.*

A modifica art. 122, alin. (1) al CPP a RM în următoarea redacție: *„Organul de urmărire penală, din oficiu sau la cererea participanților la proces, precum și instanța de judecată, la cererea părților, considerând că este necesar pentru verificarea și precizarea unor date, pot proceda la reconstituirea, integrală sau parțială, a faptei la fața locului, cu participarea **bănuیتului, învinuitului sau inculpatului**, prin reproducerea acțiunilor, situației sau a altor circumstanțe în care s-a produs fapta. Cu acest prilej, în cazurile necesare se pot face măsurări, filmări, fotografieri, întocmi desene și schițe”.*

2. Pentru Inspectoratul General al Poliției al Ministerului Afacerilor Interne

- instituirea unui cadru structurat și coerent de cooperare bazat pe cele mai bune practici din statele membre, ca o condiție necesară pentru implementarea eficientă a orientărilor pentru politica de siguranță rutieră;
- modernizarea serviciului poliției prin extinderea tehnologiilor informaționale în procesul de interacțiune cu participanții la trafic;
- comunicarea sistematică, promovarea mesajelor clare și în manieră obiectivă către instituțiile mass-media la nivel național și local.

3. Pentru Ministerul Economiei și Infrastructurii

Urgentarea aplicării prevederilor Codului transporturilor rutiere (Legea nr. 150 din 17.07.2014), prin inițierea elaborării Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de

servicii auto, care la rândul său va stabili modelul autorizației, precum și procedura de certificare a activității și va contribui la ridicarea nivelului de siguranță la trafic și a calității lucrărilor de deservire, de reparație tehnică și de reutilare a mijloacelor de transport.

Avantajele și valoarea unor asemenea recomandări sunt:

- Eficientizarea procesului de prevenire a accidentelor rutiere, astfel încât organele judiciare să nu se confrunte pe viitor cu tot felul de dificultăți.
- Elaborarea și înaintarea unor soluții de remediere a problemelor ce țin de investigarea criminalistică a accidentelor rutiere.
- Reducerea timpului de cercetare a locului faptei înglobând regulile și principiile de care trebuie să se conducă ofițerul de urmărire penală împreună cu specialistul criminalist implicați la cercetarea la fața locului.

Planul cercetărilor de perspectivă include următoarele subiecte:

1. Probleme și soluții de implementare a mijloacelor tehnico-criminalistice în cadrul investigării accidentelor rutiere.
2. Managementul probelor și mijloacelor de probă în cadrul investigării accidentelor rutiere soldate cu moartea persoanelor.

Finalizând ideile expuse mai sus, menționăm că prin această cercetare sperăm că a fost rezolvată problema științifică importantă, prin soluționarea aspectelor de materie criminalistică și procesual-penală ce țin de investigarea accidentelor rutiere, inclusiv cu finalități practice evidente de eliminare a deficiențelor, care constituiau impedimente la cercetarea, descoperirea și prevenirea accidentelor rutiere, iar aportul autorului a condus la implementarea unei metodologii sistemice, în vederea aplicării ei uniformizate de către organele de urmărire penală pe teritoriul întregii țări, precum și la elaborarea tacticilor și metodei de investigare a acestui gen de infracțiuni.

BIBLIOGRAFIE

1. Aionițoaie C. ș. a., Tratat de tactică criminalistică, Craiova: Editura Carpați, 1992. 328 p.
2. Aionițoaie C. ș.a. Tratat de metodică criminalistică. Vol. I. Craiova: Editura Carpați, 1994. 376 p.
3. Alămoreanu S. Problematika expertizelor criminalistice. Universitatea „Babeș-Bolyai”, Cluj-Napoca. București: Editura Hamangiu, 2013. 159 p.
4. Armașu S. Postu I. Securitatea circulației rutiere: context general și noi practici de lucru. În: Studii juridice universitare, 2011, nr 3-4.
5. Asociația Mondială a Drumurilor. Manual de Siguranță Rutieră. Comitetul tehnic de siguranță rutieră al A.I.P.C.R. 2013.
6. Barbăneagră A. ș.a. Codul penal al Republicii Moldova: Comentariu. Chișinău: Editura Sarmis, 2009. 860 p.
7. Bejan O. Model explicativ al accidentului rutier. În: Legea și viața, 2010, nr 12, p.12.
8. Beliş V., Naneș C. Traumatologia mecanică în practica medico-legală și judiciară. București: Editura Academiei Române, 1985. 235 p.
9. Bercheșan V. Cercetarea penală (criminalistica – teorie și practică). București: Editura și tipografia Icar, 2002. 420 p.
10. Bercheșan V., Dumitrașcu I. Probele și mijloacele de probă – mic îndrumar de cercetare penală. București: Editura Ministerului de Interne, 1994. 304 p.
11. Bercheșan V., Pletea C., Sandu I. Tratat de tactică criminalistică. Craiova: Editura Carpați, 1992. 328 p.
12. Bercheșan V., Ruiu M. Tratat de tehnică criminalistică. București: Editura Little Star, 2004. 752 p.
13. Bobin F. Unele aspecte cu privire la posibile îmbunătățiri în materia cercetării la fața locului în cazul producerii unor accidente rutiere. În: Culegere de lucrări științifice: Criminologie, Criminalistică și Penologie nr.1-2/2015. p. 129-131. http://www.mpublic.ro/sites/default/files/PDF/PUBLICATII/rccp_1_2_2015.pdf (vizitat 16.05.2016) (168 pagini)
14. Boncu V. Principalele categorii de urme ce se pot identifica și ridica de la locul producerii accidentelor rutiere. În: Legea și viața, 2012, nr 11, p.31.
15. Brînză S., Stati V. Tratat de drept penal. Partea specială, vol. I. Chișinău: S. n., 2015. 1328 p.

16. Butoi Te., Butoi Tu. Psihologie judiciară – curs universitar. Ediția a II-a. București: Editura Fundației România de mâine, 2004. 440 p.
17. Carp S. Criminalitatea penitenciară. Chișinău: Tipogr. Acad. „Ștefan cel Mare” a MAI al RM, 2008. 192 p.
18. Cârjan L. Compendiu de Criminalistică. Ediția a II-a, revăzută și adăugită. București: Editura Fundației *România de Mâine*. 2004. 344 p.
19. Cârjan L. Tratat de criminalistică. București: PINGUIN BOOK. 2005. 828 p.
20. Chiruța A. Părăsirea locului accidentului rutier în tipologia infracțiunilor din domeniul transporturilor. În: *Legea și viața*, 2016, nr.2, p.9.
21. Ciopraga A. Tratat de tactică criminalistică. Iași: Editura Gama, 1996. 481 p.
22. Ciopraga A., Iacobuță I. Criminalistica. Iași: Editura Chemarea, 1997. 437 p.
23. Ciopraga A., Iacobuță I. Criminalistica. Iași: Editura JUNIMEA, 2001. 427 p.
24. Codul de procedură penală al Republicii Moldova. Nr. 122-XV din 14 martie 2003. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 28.12.2012, nr. 273-279.
25. Codul penal al Republicii Moldova. Nr. 985-XV din 18 aprilie 2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 14.04.2009, nr. 72-74.
26. Dicționar explicativ a limbii române. Academia Română. Institutul de lingvistică „Iorgu Iordan”. Ediția a II-a. București: Editura UNIVERS ENCICLOPEDIC, 1998.
27. Dolea Ig. Codul de procedură penală al Republicii Moldova (Comentariu aplicativ). Chișinău: Cartea Juridică, 2016. 1172 p.
28. Dolea Ig. ș.a. Codul de procedură penală. Comentariu. Chișinău: Editura Cartier Juridic, 2005. 768 p.
29. Dolea Ig. ș.a. Drept procesual penal. Chișinău: Cartier Juridic, 2005. 960 p.
30. Dolea Ig. ș.a. Drept procesual penal. Ediția a III-a revizuită și completată. Chișinău: Cartea Juridică 2009. 784 p.
31. Donoughe Kelly, Katz Bryan Evaluation of fatal school bus related crashes and near-term crash mitigation strategies. În: *IATSS Research*. Volume 38, Issue 2, March 2015, p.135-141 <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214000375> (vizitat 03.07.2016)
32. Doraș S. Criminalistica. Chișinău: Editura Știința, 1996. 272 p.
33. Doraș S. Criminalistica. Chișinău: Tipografia centrală, 1999. 282 p.
34. Dosarul nr. 1 – 110/2016 din 22 iunie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
35. Dosarul nr. 1 – 115/2015 din 29 iulie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
36. Dosarul nr. 1 – 116/2015 din 11 august 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.

37. Dosarul nr. 1 – 127/2014 din 20 iunie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
38. Dosarul nr. 1 – 130/2013 din 06 martie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
39. Dosarul nr. 1 – 135/2016 din 20 decembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
40. Dosarul nr. 1 – 140/2014 din 23 aprilie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
41. Dosarul nr. 1 – 150/2013 din 27 februarie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
42. Dosarul nr. 1 – 154/2014 din 24 februarie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
43. Dosarul nr. 1 – 168/2014 din 28 mai 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
44. Dosarul nr. 1 – 174/2015 din 02 iulie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
45. Dosarul nr. 1 – 188/2016 din 02 noiembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
46. Dosarul nr. 1 – 207/2016 din 12 iulie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
47. Dosarul nr. 1 – 208/2016 din 07 iulie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
48. Dosarul nr. 1 – 209/2016 din 30 septembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
49. Dosarul nr. 1 – 216/2013 din 14 martie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
50. Dosarul nr. 1 – 223/2013 din 18 iunie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
51. Dosarul nr. 1 – 228/2015 din 07 septembrie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
52. Dosarul nr. 1 – 229/2014 din 03 aprilie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
53. Dosarul nr. 1 – 239/2013 din 25 iunie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
54. Dosarul nr. 1 – 248/2014 din 31 martie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
55. Dosarul nr. 1 – 255/2016 din 29 noiembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
56. Dosarul nr. 1 – 256/2013 din 13 decembrie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
57. Dosarul nr. 1 – 274/2013 din 06 martie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
58. Dosarul nr. 1 – 286/2012 din 26 septembrie 2012 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
59. Dosarul nr. 1 – 30/2014 din 06 iulie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
60. Dosarul nr. 1 – 305/2014 din 16 aprilie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
61. Dosarul nr. 1 – 31/2015 din 31 martie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
62. Dosarul nr. 1 – 312/2014 din 13 iunie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
63. Dosarul nr. 1 – 321/2014 din 08 iulie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
64. Dosarul nr. 1 – 330/2014 din 26 iunie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
65. Dosarul nr. 1 – 335/2013 din 19 decembrie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
66. Dosarul nr. 1 – 390/2013 din 26 septembrie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
67. Dosarul nr. 1 – 40/2012 din 19 noiembrie 2012 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
68. Dosarul nr. 1 – 403/2015 din 10 decembrie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
69. Dosarul nr. 1 – 409/2016 din 13 decembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
70. Dosarul nr. 1 – 428/2016 din 15 decembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.

71. Dosarul nr. 1 – 44/2015 din 23 martie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
72. Dosarul nr. 1 – 446/2013 din 29 noiembrie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
73. Dosarul nr. 1 – 450/2012 din 07 decembrie 2012 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
74. Dosarul nr. 1 – 454/2015 din 15 noiembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
75. Dosarul nr. 1 – 466/2016 din 23 decembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
76. Dosarul nr. 1 – 481/2013 din 16 decembrie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
77. Dosarul nr. 1 – 483/2015 din 19 decembrie 2016 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
78. Dosarul nr. 1 – 500/2014 din 24 octombrie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
79. Dosarul nr. 1 – 501/2012 din 21 noiembrie 2012 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
80. Dosarul nr. 1 – 670/2013 din 23 septembrie 2014 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
81. Dosarul nr. 1 – 691/2014 din 07 iulie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
82. Dosarul nr. 1 – 692/2014 din 17 februarie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
83. Dosarul nr. 1 – 74/2012 din 27 martie 2012 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
84. Dosarul nr. 1 – 79/2013 din 25 iunie 2013 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
85. Dosarul nr. 1 – 86/2015 din 24 martie 2015 // Arhiva Judecătoriei Ciocana.
86. Durluț C., Ionescu H. Îndrumar pentru expertize tehnice auto. Lucrare executată în atelierul de multiplicare al Oficiului de Informare documentară pentru aprovizionarea tehnico-materială și controlul gospodăririi fondurilor fixe. București, 1986. 289 p.
87. Gheorghiță M. ș.a. Ghid de expertize judiciare. Chișinău, 2005. 104 p.
88. Gladchi Gh. Victimologia criminologică: Probleme teoretice, metodologice și aplicative, Autoref. la teza de doctor habilitat în drept, specialitatea drept penal. Chișinău, 2005. 44 p.
89. Golubenco Gh. Criminalistică: obiect, sistem, istorie. Univ. Liberă Int. din Moldova. Chișinău: Tipografia Centrală, 2008. 216 p.
90. Golubenco Gh. Urmele infracțiunii. Teoria și practica examinării la fața locului. Chișinău: Garuda – Art, 1999. 160 p.
91. Golubenco Gh., Colodorovschi V. Asistența tehnico-criminalistică a descoperirii infracțiunilor, studiu științifico-practic Chișinău, 2010. 236 p.
92. Golunski S. Criminalistica. București: Editura Științifică, 1961. 568 p.
93. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova. Cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. Nr. 357 din 13.05.2009. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 15.05.2009, nr. 92-93/409.

94. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova. Cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră. Nr. 1214 din 27.12.2010. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 25.03.2011, nr. 43-45.
95. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova. Cu privire la unele măsuri de ameliorare a situației în domeniul pregătirii candidaților la conducători de autovehicule. Nr. 123 din 08.02.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 19.02.2008, nr. 34-36/196.
96. <http://mai.gov.md/ro/advanced-page-type/date-statistice> (vizitat 07.10.2016).
97. <http://pc-rect.software.informer.com/> (vizitat 17.09.2016).
98. <http://ro.scribd.com/doc/26143753/Gheorghe-Gladchi-Abstract#scribd> (vizitat 23.09.2014).
99. <http://schwacke.ru/ere.htm> (vizitat 17.09.2016).
100. <http://www.descopera.ro/dnews/13736887-in-ce-tari-mor-cei-mai-multi-oameni-in-accidente-rutiere-provocate-de-alcool-care-este-situatia-in-romania> (vizitat 21.12.2016).
101. <http://www.edccorp.com/pdfs/HVEbrochure.pdf> (vizitat 17.09.2016).
102. <http://www.edccorp.com/products/edcrash3.html> (vizitat 17.09.2016).
103. <http://www.eurotax.ro/produse-and-servicii/estimarea-costurilor-de-reparatie-pentru-un-autovehicul/eurotax-light-damage-estimator/> (vizitat 18.09.2016).
104. <http://www.infoaries.ro/spheronul-si-tehnica-criminalistica-de-ultima-generatie-prezentate-la-cluj/> (vizitat 21.09.2016).
105. <http://www.lasertech.com/QuickMap-3D-Specifications.aspx> (vizitat 18.09.2016).
106. <http://www.pc-crash.com/> (vizitat 17.09.2016).
107. <http://www.snppc.ro/doc/REVISTA%2025%20MARTIE%202014%20FINAL.pdf> (vizitat 20.09.2016).
108. <http://www.statistica.md/category.php?l=ro&idc=138&> (vizitat 07.10.2016).
109. <http://www.vcrash3.com/page.php?lang=6&id=1> (vizitat 17.09.2016).
110. https://www.inj.md/sites/default/files/Manualul%20judecatorului%20pentru%20cauze%20penale_0.pdf (vizitat 23.12.2016).
111. <https://www.spheron.com/media/news-press-releases/detail/spheron-equips-uk-university-with-its-latest-3d-crime-scene-technology.html> (vizitat 21.09.2016).
112. Larii Iu. Criminologie. Academia „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne. Chișinău: Tipografia „Elena V.I.”, 2004. 150 p.
113. Luchin L. Implementarea metodelor și mijloacelor tehnico-științifice moderne la cercetarea accidentelor rutiere. În: Legea și viața, 2017, nr.3, p. 51-54.

114. Luchin L. Rolul și valoarea specialistului la cercetarea accidentelor rutiere. În: Materiale conferinței științifico-practice internaționale cu genericul „Criminalitatea în spațiul Uniunii Europene și al Comunității Statelor Independente: evoluție, tendințe, probleme de prevenire și combatere”, Chișinău, 12-13 iunie 2012, p. 287-290.
115. Luchin L. Unele erori comise în cadrul cercetării locului faptei pe cazurile accidentelor rutiere. În: Anale Științifice ale Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova, Științe socioumane, Ediția a XII-a, nr.2, Chișinău, 2012, p.116-118.
116. Luchin L., Bulai Iu. Erorile specialiștilor și experților – factor de risc în procesul de stabilire a adevărului, în cadrul constatării tehnico-științifice și expertizei criminalistice. În: Materiale conferinței științifico-practice internaționale cu genericul „Evaluarea și prevenirea riscurilor la care sunt expuși colaboratorii organelor afacerilor interne și ai altor organe de drept”, Chișinău, 26-27 octombrie 2010, p.198-203.
117. Luchin L., Odagiu Iu. Aspecte privind prevenirea implicării minorilor în accidente rutiere. În: Jurnalul juridic național, 2017, nr.3, p. 9-12.
118. Luchin L., Odagiu Iu. Securitatea participanților la experimentul în procedura de urmărire penală în cadrul cercetării accidentelor rutiere. În: Legea și viața, nr. 4, 2017. p. 34-36.
119. Mihuleac E. Expertiza judiciară. București: Ed. Științifică, 1971. 342 p.
120. Mircea I. Criminalistica. Vol. II. București: Editura Luminex-Lex, 1999. 352 p.
121. Mrejeru Th., Mrejeru B. Probele în procesul penal. Aspecte teoretice și jurisprudența în materie. București: Editura Universul Juridic, 2006. 224 p.
122. Neagu I., Damaschin M. Tratat de procedură penală. Partea generală vol. I. București: Editura Universul Juridic, 2014. 743 p.
123. Nistor N., Stoleru M. Expertiza tehnică a accidentului de circulație. București: Editura Militară, 1987. 295 p.
124. Odagiu Iu., Andronache An. Particularitățile audierii subiecților procesului penal. Chișinău: Tipografia Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI. 2013. 142 p.
125. Odagiu Iu., Luchin L., Expertize judiciare, Chișinău: Academia „Ștefan cel Mare” a MAI, 2011. 132p.
126. Odagiu Iu., Luchin L., Rusnac C., Cercetarea la fața locului. Chișinău: S. n., 2013, 202 p.
127. Olteanu G. ș.a. Ascultarea persoanelor în cadrul anchetei judiciare. București: Editura AIT Laboratories s.r.l., 2008. 242 p.

128. Onceanu V. Organizarea și siguranța traficului rutier. Chișinău: Academia „Ștefan cel Mare”. 2006. 273 p.
129. Onceanu V., Armașu S. Management și audit în siguranța traficului rutier. Chișinău: Universitatea Tehnică a Moldovei, 2011. 240 p.
130. Ordinul Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova. Privind aprobarea instrucțiunilor referitoare la organizarea activității de urmărire penală în cadrul Inspectoratului General al Poliției al MAI. Nr. 138 din 11.11.2013.
131. Ordinul Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova. Privind aprobarea instrucțiunii referitoare la modul de înregistrare a contravențiilor, a persoanelor care le-au săvârșit și a rezultatelor examinării cauzelor contravenționale. Nr. 347 din 01.11.2010.
132. Osoianu T., Andronache A., Orîndaș V. Urmărirea penală. Chișinău: Acad. „Ștefan cel Mare” a MAI, 2005. 236 p.
133. Panaitescu V. Metode de investigație în practica medico-legală. București: Editura Litera, 1984. 219 p.
134. Pandey Gaurav, Mohan Dinesh, Rao Ramachandra K. Why do three-wheelers carrying schoolchildren suffer very low fatal crashes? În: IATSS Research. Volume 38, Issue 2, March 2015, p.130-134.
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214000351> (vizitat 03.07-2016).
135. Poalelungi M. ș.a. Manualul Judecătorului pentru cauze penale. Chișinău: Asociația Judecătorilor din Moldova, 2013. 1192 p.
136. Pohl K. Естественно-научная криминалистика. Перевод с немецкого Р. Журавского, Е. Зуева. Москва: Юридическая литература, 1985. 304 с.
137. Pop Ș. Personalitatea managerului în activitatea de criminalistică. București: Editura AIT Laboratories s.r.l., 2011. 155 p.
138. Pușcașu V. Dreptul la tăcere și la neautoincriminare. Biblioteca de Drept penal tomul 10. București: Universul Juridic 2015. 434 p.
139. Ruiu M. Criminalistică. București: Universul Juridic. 2013. 351 p.
140. Sandu I. Întocmirea schiței la fața locului, în: Tratat practic de criminalistică. Vol.I. București: Ministerul de interne, 1976. p. 84-100.
141. Serviciul criminalistic B.I.T.S.L.F. Investigarea tehnico-științifică a locului faptei. În: Revista Aniversară „Poliția Ieșeană”. Publicație editată cu sprijinul Gazetei Poliția Ieșeană. Iași 25.03.2014. p. 17-18.

142. Stancu E. Criminalistica. vol. II. Bucuresti: Ed. Actami, 1997. 476 p.
143. Stancu E. Procedee tactice folosite în investigațiile penale. Evoluții. București: Editura AIT Laboratories s.r.l., 2011. 336 p.
144. Stancu E. Tratat de Criminalistică, București: Editura Universul Juridic, 2002. 689 p.
145. Stancu E. Tratat de criminalistică. Ediția a V-a, revăzută și adăugită. București: Editura Universul Juridic, 2010. 839 p.
146. Stancu E., Moise A. Criminalistica. Elemente de tehnică și de tactică a investigării penale. București: Universul juridic, 2013. 277 p.
147. Stoian C., Andrei C. Simularea computerizată a procesului răsturnării unui autovehicul folosind programul PC Crash. RRIA – Vol.21 – Nr. 3 – 2011.
148. Suciu C. Criminalistica. Bucuresti: Editura Didactică și Pedagogică, 1972. 656 p.
149. Tăut I. Metodologia cercetării accidentelor de circulație, București: Editura AIT Laboratories s.r.l., 2011. 221 p.
150. Theodoru Gr. Tratat de drept procesual penal. Ediția a III-a, București: Editura Hamangiu, 2013. 879 p.
151. Theodoru Gr., Moldovan L. Drept procesual penal. București: Editura Didactică și Pedagogică, 1979. 352 p.
152. Țîru G. ș.a. Utilizarea tehnologiei „Spheron” la investigarea și prevenirea accidentelor de circulație pe tronsonul de drum „Dealul Feleacului” și „Calea Turzii”. În: Investigarea criminalistică a infracțiunilor cu violență. Simpozionul Internațional organizat de către Asociația Criminaliștilor din România și Inspectoratul General al Poliției Române. București 2009, p. 68-78.
153. Volonciu N. Tratat de procedură penală – partea generală. București: Editura Paideea, 1993. 498 p.
154. Аверьянова Т. и др. Криминалистика. Учебник для вузов 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Норма, 2010. 927с.
155. Аверьянова Т. и др. Криминалистика. Учебник для вузов 4-е изд., перераб. и доп. - М.: Норма, 2013. 928с.
156. Балашов Д., Балашов Н., Маликов С. Криминалистика. Москва: Инфра-М, 2005. 503 с.
157. Бартенев Е. Тактика осмотра места происшествия и трупа. Учебное пособие. Новосибирск: Государственный Университет, 2014. 259 с.
158. Белкин Р. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики. Москва: НОРМА, 2001. 240 с.

159. Белкин Р. Курс советской криминалистики. 3-й том. Москва, 1979. 407 с.
160. Белкин Р., Быховский Е., Дулов А. Модное увлечение или новое слово в науке (Еще раз о криминалистической характеристике преступления)// Социалистическая законность. 1987. №9, с. 56.
161. Боровский Б., и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Л., 1983. 62 с.
162. Васильев А., Карнеева Л. Тактика допроса. М., 1970. 180 с.
163. Волошин Г. и.д. Анализ дорожно-транспортных происшествий. Москва: Издательство Транспорт, 1987. 240 с.
164. Гайнелзянова В. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дисс. канд. юрид. наук. Челябинск, 2012. 221 с.
165. Герасимов И. Криминалистическая классификация и особенности расследования преступлений в зависимости от места совершения преступления// Особенности расследования отдельных видов и групп преступлений. Свердловск, 1980. с. 28
166. Герасимов И. Криминалистические характеристики преступлений в структуре частных методик//Криминалистические характеристики в методике расследования преступлений: Сб. Науч. Тр. - Свердловск: Ургу, 1987. с. 5
167. Городокин В., Вязовский А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий, осмотр места ДТП, схема места ДТП. Южно-Уральский государственный университет. Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2010. 48 с.
168. Гриненко А. и др. Руководство по расследованию преступлений: Учебное пособие. М.: Издательство НОРМА 2002. 768 с.
169. Демидова Т. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Дисс. канд. юрид. наук. Москва, 2010. 232 с.
170. Домке Э. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Пензенский государственный университет архитектуры и строительства. Учебное пособие - Пенза: ПГУАС, 2005. 260 с.
171. Доспулов Г. Психология допроса на предварительном следствии. М, 1976. 112 с.
172. Драпкин Л., Карагодин В. Криминалистика: учебник. М.: ТК Велби, 2011. 768 с.
173. Еникеев М., Образцов В., Эминов В. Следственные действия: психология, тактика, технология. Москва: Издательство Проспект, 2011. 216 с.

174. Зеленский В., Меретуков Г. Криминалистика. Учебник. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр», 2015. 704 с.
175. Зинин А. Криминалист в следственных действиях: Учебно-практическое пособие. - М.: Экзамен, Право и закон, 2004. 144 с.
176. Зубенко Ев. „Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности. Дисс. канд. юрид. наук. Владивосток, 2012. 212 с.
177. Зуев П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: Учеб. пособие. - М., 1990. 56 с.
178. Ипатова И. КРИМИНАЛИСТИКА: Учебно-методический комплекс. – М., Изд. центр ЕАОИ, 2008. 558 с.
179. Ищенко Е. Криминалистика, Краткий курс 2-е изд. испр. и доп., ИНФРА-М, 2006. 320 с.
180. Ищенко Е., Егоров Н. Криминалистика для следователей и дознавателей. Научно-практическое пособие. Москва: ИНФРА-М-КОНТРАКТ, 2009. 688 с.
181. Ищенко Е., Топорков А. Криминалистика. Издание второе, Москва ИНФРА-М КОНТАКТ 2010. 780 с.
182. Карась И. Правовое регулирование общественных отношений в сфере информатики // Советское государство и право. 1987. № 3, с. 22-29.
183. Карась И. Развитие обязательственных отношений в информатике // Советское государство и право. 1988. №4, с. 92-101.
184. Карнеева Л., Галкин И., Расследование преступлений группой следователей. М.: ВНИИП СССР, 1965. 66 с.
185. Кудрявцева А. Судебная экспертиза как институт уголовного процессуального права. Дис. д-ра юрид. наук. СПб., 2001. 497 с.
186. Курьянова Ю. Следственный эксперимент: проблемы в понимании и способы их разрешения. În: Сибирский Юридический вестник, № 2 (45). Иркутск, 2009, с. 105–109 <https://cyberleninka.ru/article/v/sledstvennyy-eksperiment-problemy-v-ponimanii-i-sposoby-ih-razresheniya> (vizitat 16.01.2017).
187. Ларин А. Расследование по уголовному делу: планирование, организация. М.: Юридическая литература, 1970. 224 с.
188. Леневский Э., Романов Л., Шапоров Ю. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. БелНИИСЭ, Минск, 1989. 37 с.

189. Лузган И. Реконструкция в расследовании преступлений. Волгоград: НИиРИО, 1981. 57 с.
190. Лукин Л. Управление безопасностью дорожного движения и профилактика дорожно-транспортных происшествий в республики молдовы. În: ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ ХІ Міжнародної науково-практичної конференції «БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ», 22 листопада 2016 року, Кривий Ріг, 2017, с. 161 - 166.
191. Муженская Н. Теоретические основы и практика производства судебной экспертизы в уголовном процессе. Москва: ФГКУ «ВНИИ МВД России», 2014, 206 с.
192. Назаров В. Судебная экспертиза (экспертология). Учебное пособие. Оренбург 2007. 124 с.
193. Новиков С. Исследование места дорожно-транспортного происшествия. Учебное пособие. Киев, 1977. 79 с.
194. Образцов В., Богомолова С. Криминалистическая психология. Москва: Издательство Юнити-Дана, Закон и право, 2002. 448 с.
195. Пантелеев И., Савкин А. Криминалистическая характеристика преступлений // Учебник криминалистики. - М.: Юрид. лит., 1988. 458 с.
196. Под общ. ред. Мозякова В. Руководство для следователей. М.: Экзамен, 2005. 912 с.
197. Под ред. д-ра юрид. наук, проф. Образцов В. Криминалистика. М: Юрист, 2001. 760 с.
198. Под ред. Резвана А. и др. Криминалистика: Учебник / М.: ЦОКР МВД России, 2006. 328 с.
199. Под ред. Снеткова В. Деятельность экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел по применению экспертно-криминалистических методов и средств в раскрытии и расследовании преступлений. М.: ЭКЦ МВД РФ, 1996. 104 с.
200. Под ред. Яблокова Н. Криминалистика. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрист, 2001. 718 с.
201. Порубов Н. Научные основы допроса на предварительном следствии. Минск, 1978. 176 с.

202. Путивка С. и др. Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Волгоград, ВА МВД России, 2006. 136 с.
203. Ратинов А. Судебная психология для следователей. М. 1967. 292 с.
204. Ратинов А., Гаврилова Н. Логико-психологическая структура лжи и ошибки в свидетельских показаниях // Вопросы борьбы с преступностью. 1982. № 37, с. 44
205. Реуцкая И. Тактика допроса малолетних потерпевших с учетом их психологических особенностей. В: Проблемы предварительного следствия и дознания: Сборник научных трудов. Москва: ФГКУ «ВНИИ МВД России», 2014. № 23, с. 135-140.
206. Решняк М. Современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Вестник Международного юридического института. 2011. № 1 (37). с.28-35. <http://www.iuaj.net/node/1108> (vizitat 04.07.2016).
207. Случевский И. О проведении судебно-психиатрической экспертизы по данной категории дел: В сб. Автотранспортные происшествия и их расследование. М., 1992. с. 232-249.
208. Фридман И. Судебные экспертизы и вопросы предупреждения преступлений: Автореф. дис. д-ра юрид. наук. М., 1974. 28 с.
209. Хачатрян Э. Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения. Дисс. канд. юрид. наук. Краснодар, 2012. 190 с.
210. Чернышов В., и.д. Техничко–криминалистическое обеспечение следствия. Тамбов: Издательство ТГТУ, 2005. 48 с.
211. Чупилкин Ю. Луценко А. Особенности производства проверки показаний на месте. Журнал: Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление, 2011. http://www.journal-nio.com/index.php?option=com_content&view=article&id=376&Itemid=86 (vizitat 21.06.2016).
212. Шевцов С. Дубонос К. Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, Харьков «Факт» 2002. 171 с.
213. Шейфер С. Следственные действия. Основания, процессуальный порядок и доказательственное значение. Самара: Издательство «Самарский университет», 2004. 228 с.

214. Шиханцов Г. Юридическая психология. Учебник для вузов. Москва: ЗЕРЦАЛО-М, 2006. 272 с. http://ebooks.grsu.by/ur_psix/glava-7-psikhologiya-sledstvennogo-eksperimenta.htm (vizitat 17.01.2017).
215. Шляхов А. Деятельность СЭУ по предупреждению автодорожных происшествий//Вопросы криминалистики и судебной экспертизы. - Душанбе, - Вып. 4. – 1965. 97с.
216. Шульга Л. Учебное пособие «Криминалистика»./Московский международный институт эконометрики, информатики, финансов и права. – М., 2003. 72 с.
217. Шурухнов Н. Криминалистика. Курс лекций. Москва: Эксмо 2006. 624 с.

ANEXE

Anexa 1.
Figuri și tabele privind analiza accidentelor rutiere în R. Moldova

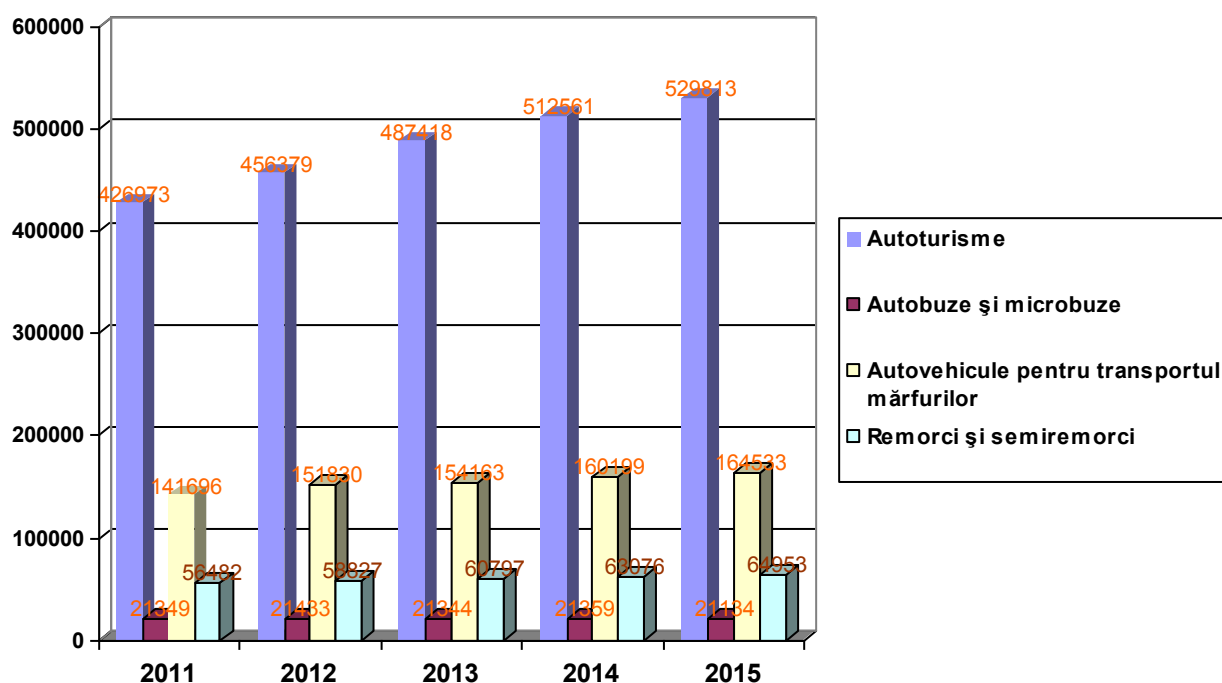


Fig. A1.1 Autovehicule înmatriculate în R. Moldova, la sfârșitul anului pe tipuri și ani

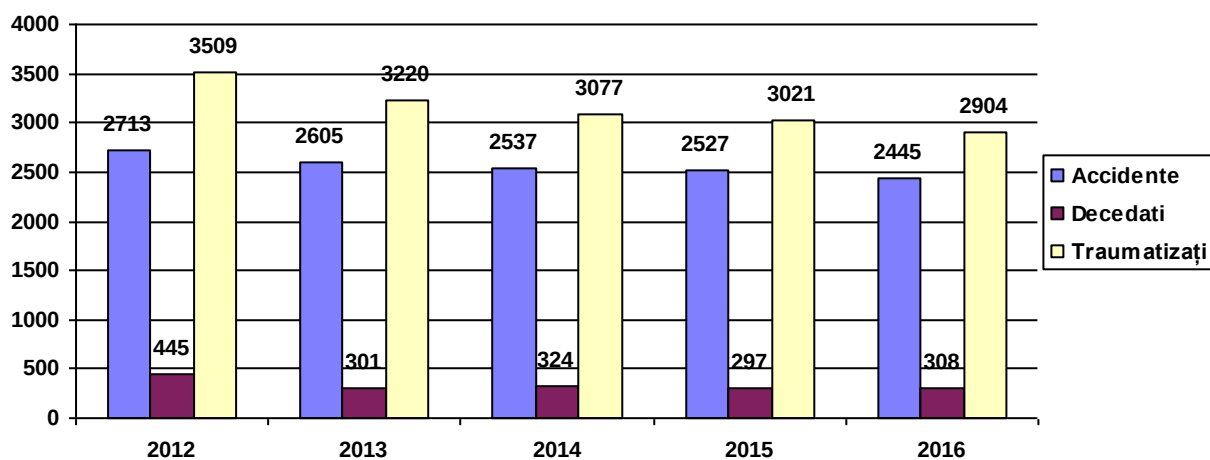


Fig. A1.2 Frecvența accidentelor pentru perioada 01.01.2012-31.12.2016

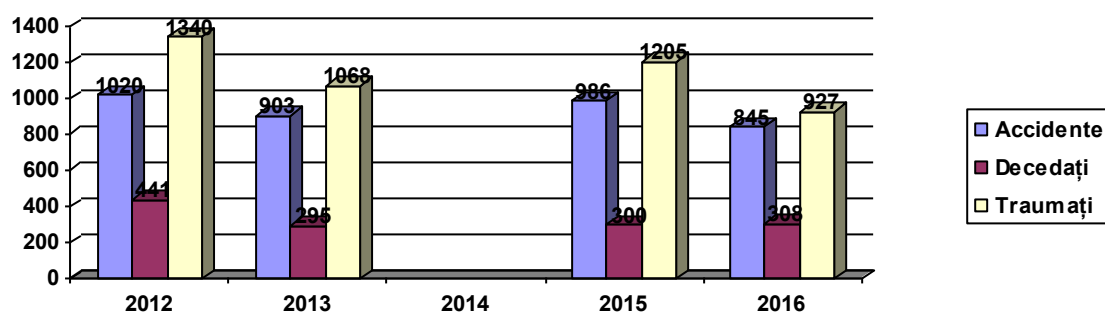


Fig. A1.3 Frecvența accidentelor cu consecințe grave pentru perioada 01.01.2012-31.12.2016

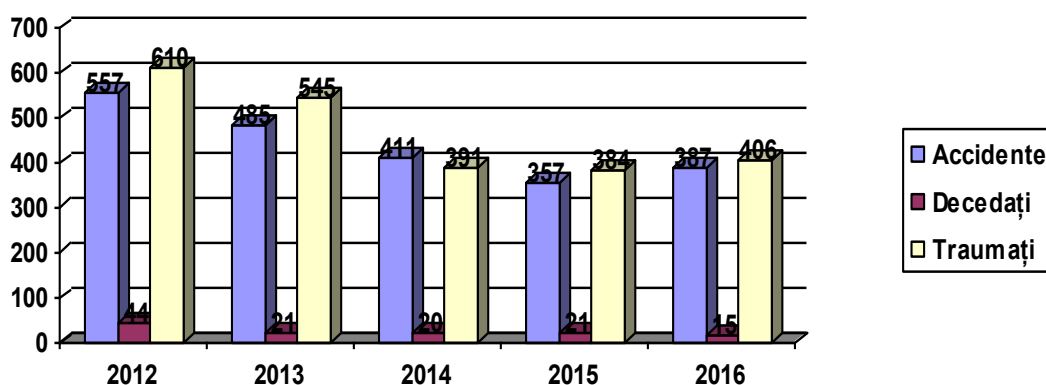


Fig. A1.4 Frecvența accidentelor cu implicarea minorilor pentru perioada 01.01.2012-31.12.2016

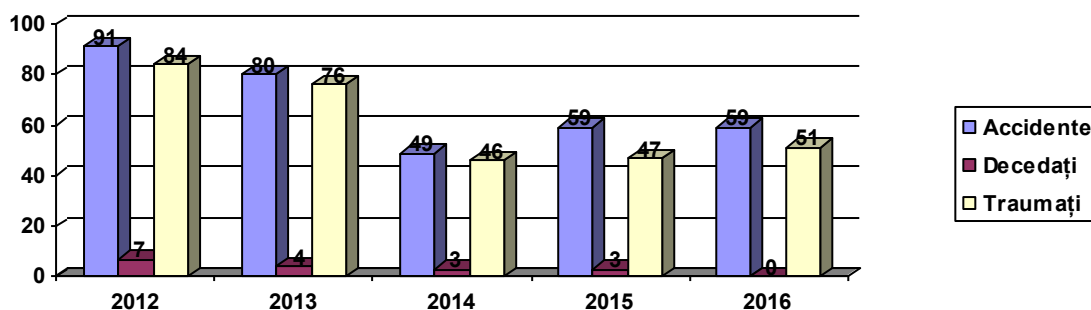


Fig. A1.5 Frecvența accidentelor din vina minorilor pentru perioada 01.01.2012-31.12.2016

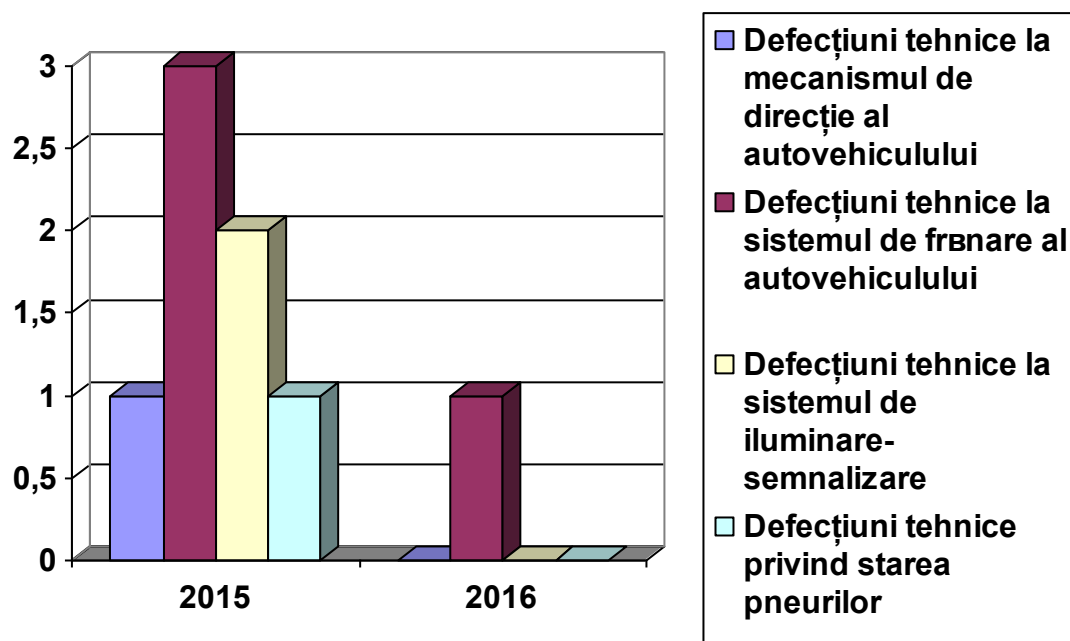


Fig. A1.6 Defecțiuni tehnice a mijloacelor de transport implicate în accident

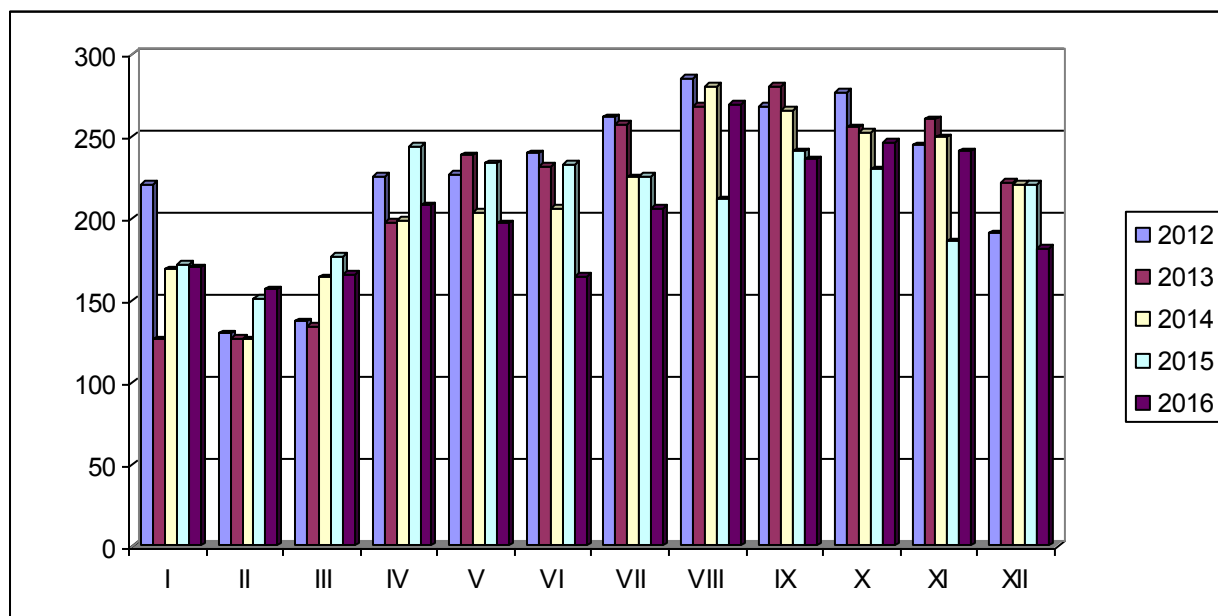


Fig. A1.7 Frecvența accidentelor rutiere pe luni (2012 - 2016)

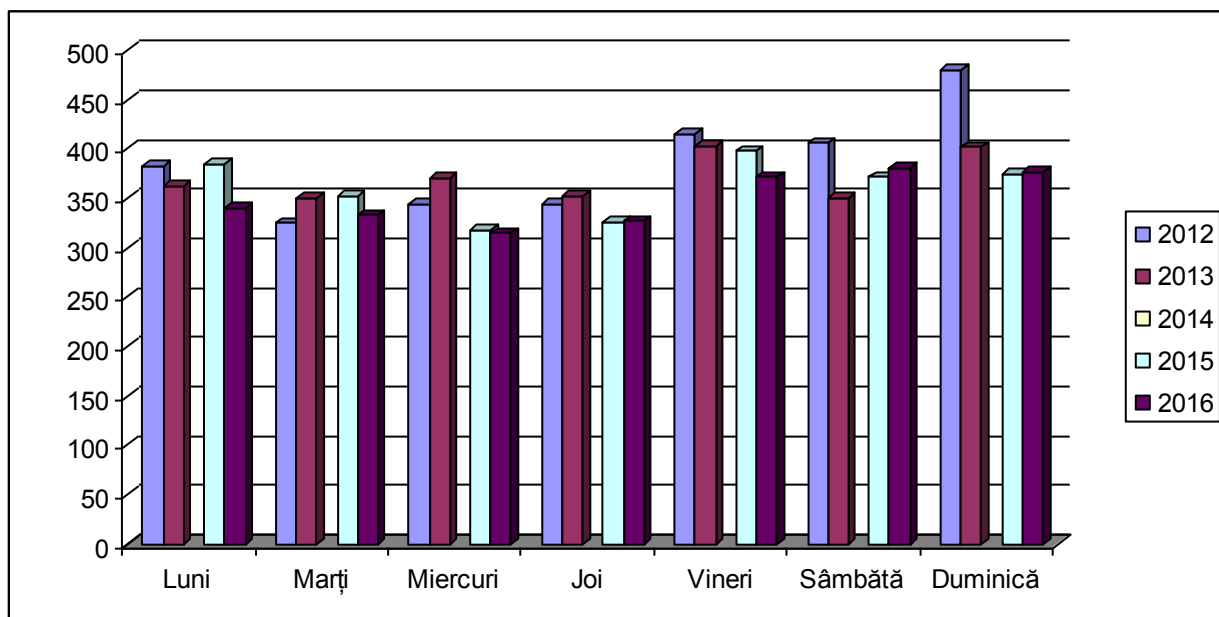


Fig. A1.8 Frecvența accidentelor rutiere pe zile (2012 - 2016)

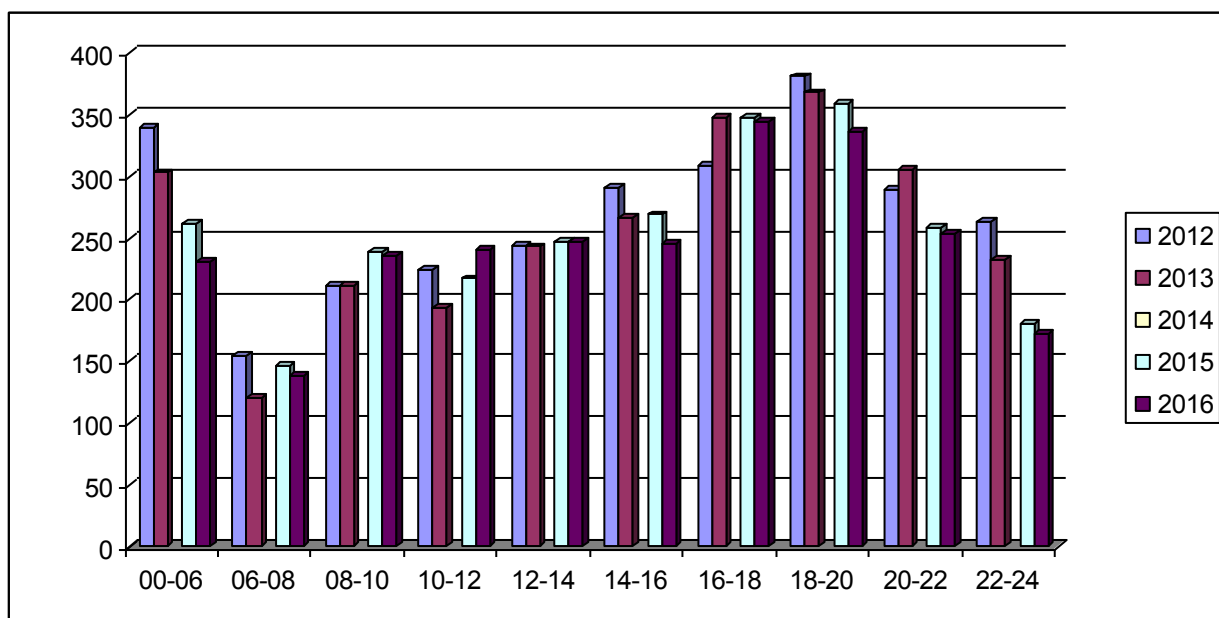


Fig. A1.9 Frecvența accidentelor rutiere pe ore (2012 - 2016)

Tabelul A1.10 Informații statistice conform tipurilor de accidente rutiere

N/O	Tipul accidentului	2015			2016		
		Accidente	Decedați	Traumați	Accidente	Decedați	Traumați
1.	Ciocniri între vehicule	911	57	1313	948	77	1381
2.	Tamponarea de pietoni	831	97	776	824	115	736
3.	Tamponare în obstacol	357	90	459	288	72	344
4.	Inversiune	255	34	311	243	30	300

Tabelul A1.11 Accidența după cauze de accidente rutiere

N/O	Cauza accidentului	2015			2016		
		Accidente	Decedați	Traumați	Accidente	Decedați	Traumați
1.	Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	655	111	767	693	139	809
2.	Neacordarea priorității altor autovehicule	336	9	480	410	8	575
3.	Neacordarea priorității pietonilor	343	16	352	301	18	300
4.	Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect	267	12	324	253	12	318
5.	Nerespectarea distanței dintre vehicule	136	2	191	94	1	125
6.	Depășirea vitezei stabilite	107	43	120	95	29	89
7.	Conducere imprudentă	123	11	136	115	19	128
8.	Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan	143	24	189	130	32	164
9.	Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	171	21	154	157	13	145
10.	Depășire neregulamentară	42	6	75	31	6	50

Tabelul A1.12 Accidente rutiere conform vârstei conducătorilor auto culpabili

	2014			2015			2016		
Vârsta	Accidente	Decedați	Traumați	Accidente	Decedați	Traumați	Accidente	Decedați	Traumați
?	294	47	376	283	40	353	253	39	310
00-06	1	0	1	1	0	2	1	0	2
07-09	2	0	3	1	0	1			
10-14	16	3	18	2	0	4	1	0	1
15-17	110	19	141	19	4	20	13	2	15
18-20	248	25	325	71	7	101	81	14	109
21-24	427	62	558	258	38	324	213	26	267
25-30	1129	126	1343	463	59	565	411	50	507
31-64	43	8	46	1161	122	1394	1198	147	1444
65>	2270	290	2811	53	4	60	64	10	73
Total	294	47	376	2312	274	2824	2235	288	2728

Tabelul A1.13 Frecvența după consumul de medicamente și alcool

		2015			2016		
N/O		Accidente	Decedați	Traumați	Accidente	Decedați	Traumați
1.	Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan.	143	24	189	130	32	164
2.	Stare de boală, conducerea sub influența preparatelor medicamentoase	2	1	3	3	2	2

Imagini ale proceselor-verbale, schițelor și planșelor fotografice din dosarele examinate

J. H. H. H.

PROCES-VERBAL
despre examinarea și verificarea stării tehnice
a unității de transport

1. „22” 99 a. 2010 2. ex. Cluj-Napoca
(localitatea)

3. Eu, *Inspectorul nr. 1*
(numele, prenumele, patronimicul, funcția, gradul)

sosind ex. Cluj-Napoca, sta. Voluntarilor 12.
(locul unde urmează să fie efectuată examinarea)

în baza art. 157-159, 161 C.P.P. R.M., cu participarea *Olga*
epher

În prezența:
conducătorilor auto: 1. *[redacted]*
(numele, prenumele, patronimicul)

2. *[redacted]*

martorilor asistenți: 1. *[redacted]*
(numele, prenumele, patronimicul)

2. *[redacted]*

am efectuat examenul *MAN L 2000*
(unitatea de transport)

șasei cu nr. *[redacted]* 76 motorul cu nr. *[redacted]*

nr. de înmatriculare *C NC 829* aparține *SRL „Vito” casa de comerț.*

4. Examinarea a fost efectuată *accident rutier*
(se indică în legătură cu ce a fost efectuată examinarea)

Martorilor asistenți și persoanelor care au participat la examinare le-au fost explicate drepturile și îndatoririle prevăzute de art. 115 și 117 C.C.P. R.M.

I. ÎN CADRUL EXAMINĂRII S-AU DEPISTAT:

1. Defecțiuni exterioare *Bara de protecție-foto,*
(se indică cu exactitate maximă plasarea lor:
porbrazul, mureșul de aluminieră,
grila din față,
direcția, dimensiunile și caracterul lor)

2. Urme și alte probe materiale depistate pe unitatea de transport
(aprente digitale, urme de singe, particule de creier, păr, bucăți de îmbrăcăminte,
vopsea, urme de stratificare, de alunecare
Se indică cu exactitate maximă amplasarea, direcția, dimensiunile și caracterul lor)

3. Lățimea urmelor imprimate de roțile din față și din spate

4. Dimensiunile cauciucurilor *conform stat.*

5. Desenul protectorului cauciucurilor, presiunea din ele și starea lor
obisnuit, conform stat.
(obișnuit, combinat, cu capacitate de circulație ridicată)

6. Gradul de încărcare a mașinii *soferul + pasager.*

7. Caracterul și dimensiunile încărcăturii, modul de fixare
în coșurile marfo de 150 kg.

8. Deteriorarea încărcăturii

9. Indicațiile manometrului sistemului de frinare

10. Indicațiile manetei frânei de mină și a comutatorului de viteze *4 (poziție)*

Fig. A2.1 Proces-verbal de examinare și verificare a stării tehnice a mijlocului de transport

II. STAREA TEHNICĂ A UNITĂȚII DE TRANSPORT:

1. Starea sistemului de conducere nu funcționează, cor. form

2. Starea sistemului de frânare: nu funcționează, cor. form

a) frâna de picior (valoarea mersului liber al pedalei, uniformitatea acțiunii frinelor, distanța de frânare în m/s sau încetinirea unității de transport în m/sec³ în cazul frînării prin viteza de 30 km/oră, depistarea scurgerii de lichid sau aer, funcționarea la remorcă ș.a.)

b) frâna de mână (distanța de la maneta frinei până la poziția extremă, distanța în metri la încetinirea unității de transport în m/s dacă frinarea a fost efectuată prin intermediul frinei de mână prin viteza 15 km/oră, se putea menține unitatea de transport cu frâna de mână având încărcătură plină la o înclinare de 16% (9°) și autotrenurile - la o panta de 8% (4,5°).

3. Starea dispozitivelor de emanație a semnalelor luminoase se pot distinge - foto

4. Starea parbriselor frontale și laterale ale mașinii, starea ștergătoarelor de parbiz și a oglinzilor retrovizoare parbrizul de sticlă

5. Caracterul defecțiunilor altor agregate și mecanisme

6. Din momentul accidentului până la examinarea unității de transport s-a aflat: ok. Clădirea, sub. Telem. Secur. 12
(la locul accidentului, la I.S.A., la organul de interne la autobază,

Se indică dacă au avut acces la unitatea de transport persoane străine)

În procesul examinării schide ale tabel fotografic
(au fost executate fotografii, schițe, mulajele)

Probe materiale (se enumără)

au fost confiscate și anexate la dosar

Examinarea s-a efectuat 17.10 (se indică tipul de iluminare)

Examinarea a început la 17.20 s-a sfârșit la 17.40

Declarațiile și observațiile persoanelor care au participat la examinare, inclusiv ale conducătorilor autovehiculelor referitor la examinarea unității de transport și a perfectării procesului-verbal

Procesul-verbal a fost alcătuit de șeful scării I.S.A. 12
(funcția, gradul, semnătura)

Semnăturile persoanelor care au participat la examinare:

1. _____ 2. _____

Semnăturile martorilor asistenți:

1. _____ 2. _____

Semnăturile experților:

1. _____ 2. _____

Semnăturile conducătorilor autovehiculelor:

1. _____ 2. _____

Semnăturile martorilor:

1. _____ 2. _____

15.12.87 "Tipografia Centrală" - 9401 - 1/1 000

Fig. A2.2 Proces-verbal de examinare și verificare a stării tehnice a mijlocului de transport

F. nr. 47 ur

PROCES - VERBAL
DE CERCETARE A LOCULUI ACCIDENTULUI RUTIER
ПРОТОКОЛ ОСМОТРА МЕСТА ДОРОЖНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Ag " 09 20 12 Chişinău
 (locul unde se efectuează cercetarea, место осмотра)

Cercetarea a început la ora 20 şi 20 min. şi s-a finisat la ora 20 şi 50 min.
 Motră începută в часов и мин. и окончена в час и мин.

Întreţinutul de urmărire penală al SPR CGR min. Chişinău
 инициатор по уголовному преследованию

În ziua de 09 la ora 20 şi 07 min. informaţia din unitatea de gardă
 получена в часов и мин. информации (de la cine şi despre care evenimente, от кого и при каких обстоятельствах)
 a SPR CGR min. Chişinău

Depasat min. Chişinău com. Băbuşeni str. M. Eminescu
 съезд (de indicat locul concret, unde se cercetează locul accidentului rutier, указать точное место осмотра ДТП)

Participarea specialistului - criminalist a ST-C a
 частями (инспекторы АП, специалисты, эксперты, работники медицинских etc.)
CGR min. Chişinău (инспекторов ДТП, специалистов, экспертов, медицинских сотрудников и т. д.)

Prezenţa conducătorul auto Radu si
 присутствия (conductătorii auto participanţi la accidente, водителей участников ДТП)
fratele acestuia Stircea

În conformitate cu prevederile articolelor 118, 120 CPP al RM a efectuat cercetarea locului accidentului rutier în legătură cu ce, în conformitate cu articolele 124, 260, 261 CPP al RM a întocmit prezentul proces-verbal.
 На основании ст.ст. 118, 120 УПК РМ произвел осмотр места дорожного происшествия, в связи с чем, руководствуясь ст. 124, 260, 261 УПК РМ составил настоящий протокол

Cercetarea a fost efectuată pe timp de noapte
 осмотр был произведен (senin, însorit, posomorit, la lumina solară, artificială, cu sau fără precipitaţii при ясной, солнечной, пасмурной погоде, при естественном или искусственном свете, с осадками или без)

Temperatura aerului de + 19 °C pe traseul str. M. Eminescu din
 температура воздуха на трассе
direcţie str. Puşkin spre direcţia str. Veloc - Găzduirii

Categoria accidentului rutier tamponare de pietoni (Valea)
 категория дорожного происшествия (столкновение транспортных средств, переворачивание, столкновение пешехода, падение пассажиров и т. д.)

În cadrul cercetării la faţa locului s-a stabilit:
 Осмотром установлено:

Locul accidentului rutier Chişinău str. Băbuşeni str.
 место дорожного происшествия (localitatea, strada, numărul casei, sectorul etc. местность, улица, номер дома, и т. д.)
M. Eminescu - Puşkin

Carosabilul coborât, drept, acoperit cu asfalt
 проезжая часть (orizontal, sub unghi, drept, sub formă de curbă, pantă, rampă, acoperire asfalt, beton, petriş etc. горизонтальный участок, кривая в плане, прямая в плане, вершина подъема, конец спуска, подъем, покрытие асфальтобетонное, щебеночное, гравийное)

Starea carosabilului uscata
 состояние проезжей части (uscă, umed, îngheţat, îngheţat, noroi, prelucrare contra ghiuţ etc. сухое, мокрое, снежный накат, обледенелое, загрязненное, гололедная)

Radu Stircea Radu

Fig. A2.3 Lipsa prezenţei la cercetare a medicului legist

Art. 33 CPD

la portea dreapta pârca și depășește o mică parte
de adâncime nouă cu marginile neregulate; este
Prezența urmelor și altor corpuri delictive pe mijlocul de transport
Наличие следов и других вещественных доказательств автотранспорта
este deteriorat acoperisul din portca din foto
fotorezistent pe dreapta este deteriorat.
Modelul profilului benzilor de rulare ale anvelopelor și categoria de uzare
Модель профиля обкатки автошин и степень износа
anvelopelor sunt după sezonul de vară, la mo
mentul cercetării toate roțile sunt umflate, cu
Caracterul încărcăturii, greutatea ei și modul de împachetare
Характер груза, вес и способ упаковки
fără necesitate

Starea sistemului de direcție, poziția manetei sistemului de frinare și de comutare a vitezelor
Состояние системы управления, позиция рычага торможения и переключения скоростей
în funcțiune, maneta sistemului de frinare nu este
cuplato, maneta de viteze - în poziția a III-a.
Starea sistemului de frinare: frina cu piciorul este în funcțiune
Состояние тормозной системы

(reținând din circumstanțele art. 122 (1) al Regulamentului circulației rutiere, в соответствии со ст. 122 (1) Правила дорожного движения)

Starea dispozitivelor de iluminare, semnalizare luminoasă și sonoră, oglinzilor parbrizului, gradului de
murdărie a acestora
Состояние приборов освещения, звуковая и осветительная сигнализация, зеркал, переднее стекло, степень загрязненности
de a/cu "Scoda - Octavia" este deteriorată sticla
de la farul drept; la momentul cercetării farul
nu funcționează la funcțiune
De la fața locului au fost ridicate corpul nedismulțit a victimei cu
С места происшествия были изъят
a fost ridicat de săteni [redacted] Mihail Terentiuc
care a-a expediat la CML pentru expertiză cu a
Au fost întocmite și anexate la prezentul proces-verbal special "Pitruș"; a/cu "Sc
Byli составлены и приобщены к настоящему протоколу
de "Octavia" cu n/1 COB-095 care se porchează la po
(certificatul accidentului rutier, planul scheme, schițe etc. справка о ДТП, план и схема)
specială pe str. Burebista 3; o porche de slopi culor
albăstrui și un clișeu ale victimei.
Aplicate mijloace tehnice la prezentul proces-verbal se auzează
Применены технические средства (апарат фото, peliculă, obiectiv etc. фотоаппарат, пленка, объектив и т.д.)
schițe accidentului pe o fișă, în cadrul cercetării
Cereri și obiecții din partea persoanelor participante sau prezente a fost utilizat ap
Заявления и замечания участников или присутствующих лиц фотоаппарат "si" ruletă
obiectul nu au fost utilizat.

A întocmit: ofițerul sup sup CGP mmi. Chiriac
Составил офицер

Semnăturile persoanelor participante și asistente
Подпись участников и присутствующих
1) [redacted] Radu sub
2) [redacted] Mironcu sub
3) [redacted] v. [redacted]

Fig. A2.5 Lipsa prezenței la cercetare a medicului legist

F. nr. 47 up

PROCES - VERBAL
DE CERCETARE A LOCULUI ACCIDENTULUI RUTIER
 ПРОТОКОЛ ОСМОТРА МЕСТА ДОРОЖНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

"22" 09 20 10 mun. Chisinau
 (locul unde se efectuează cercetarea, место осмотра)

Cercetarea a început la ora 17 și 20 min. și s-a terminat la ora 17 și 50 min.
 Осмотр начат в часов 17 и мин. 20 и окончен в час 17 и мин. 50

Ofițerul de urmărire penală al SAR al SUP a CGP mun. Chisinau
 Офицер по уголовному преследованию [redacted]
 [redacted] de poliție

primind la ora 17 și 00 min. informația de la ofițerul superior-
 получив в часов 17 и мин. 00 информацию (de la cine și despre care evenimente, от кого и при каких обстоятельствах)
 operator de servicii SPR a CGP mun. Chisinau
 [redacted] de poliție

S-a deplasat mun. Chisinau str. Voluntarilor în apropierea blocului 13/1
 Выехал (de indicat locul concret unde se cercetează locul accidentului rutier, указать точное место осмотра ДТП)

Cu participarea inspector SCAR a SPR mun. Chisinau [redacted] de poliție
 С участием (inspectori ai PR, specialiști, experți, lucrători medicali etc.)
 (инспекторов ДП, специалистов, экспертов, медицинских сотрудников и т. д.)
 de poliție Sergiu Pușcariu, expert-criminalist SSC CGP mun. Chisinau [redacted] de poliție

În prezența conducătorului auto [redacted]
 В присутствии (conducătorii auto participanți la accidente, водителей участников ДТП)

În conformitate cu prevederile articolelor 118, 120 CPP al RM a efectuat cercetarea locului accidentului rutier, în legătură cu ce, în conformitate cu articolele 124, 260, 261 CPP al RM a întocmit prezentul proces-verbal.
 На основании ст.ст. 118, 120 УПК РМ произвел осмотр места дорожного происшествия, в связи с чем, руководствуясь ст.ст. 124, 260, 261 УПК РМ составил настоящий протокол

Cercetarea a fost efectuată pe timp senin la lumina zilei
 Осмотр был произведен (senin, însoțit, posomorit, la lumina solară, artificială, cu sau fără precipitații)
 при ясной, солнечной, пасмурной погоде, при естественном или искусственном свете, с осадками или без)

La temperatura aerului de + 17 °C pe traseul str. Voluntarilor bloc
 При температуре воздуха на трассе

Categoria accidentului rutier [redacted]
 Категория дорожного происшествия

(ciocnirea mijloacelor de transport, rostogolire, tamponare de pietoni, căderea pasagerilor etc., столкновение транспортных средств, переворачивание, столкновение пешехода, падение пассажиров и т. д.)

În cadrul cercetării la fața locului s-a stabilit:
 Осмотром установлено:

Locul accidentului rutier mun. Chisinau str. Voluntarilor în
 Место дорожного происшествия (localitatea, strada, numărul casei, sectorul etc. местность, улица, номер дома, и т. д.)
 apropierea blocului nr. 13/1

Carosabilul [redacted]
 Проезжая часть (orizontal, sub unghi, drept, sub formă de curbă, pantă, rampă, acoperire asfalt, beton, petriș etc. горизонтальный участок, кривая в плане, прямая в плане, вершина подъема, конец спуска, подъем, покрытие асфальтобетонное, щебеночное, гравийное)

Starea carosabilului uscat
 Состояние проезжей части (uscă, umed, înghețat, înzăpezit, noroi, prelucrare contra ghețului etc. сухое, мокрое, снежный накат, обледенелое, грязное, гололедица)

Fig. A2.6 Lipsa descrierii urmelor de frânare

Carosabil cu lățime 11.0 metri, cu deplasarea în dreapta sensului de mers, cu deplasarea în stânga sensului de mers

Proiecția părții de carosabil

Numărul de benzi de deplasare

Pe carosabil sunt aplicate următoarele marcaje rutiere

Pe proiecția părții de carosabil sunt aplicate următoarele marcaje rutiere

Carosabilul mărginește din partea dreaptă

Proiecția părții de carosabil

Carosabilul mărginește din partea stângă

Dirijarea circulației rutiere pe sectorul dat

Urmărirea circulației rutiere pe sectorul dat

Locul accidentului se află în zona de acțiune a indicatorului rutier

Momentul accidentului rutier la momentul cercetării este iluminat

Locul accidentului rutier la momentul cercetării este iluminat

Cîmpul de vizibilitate din salonul automobilului la lumina farurilor. Faza lungă

Faza scurtă

Amplasarea mijloacelor de transport la locul accidentului

Urmă de anvelope

Urmă de frinare

Semne de îndreptare a mișcării mijloacelor de transport

Prezența părților deteriorate ale mijlocului de transport (roți, părți de caroserie, cioburi de sticlă etc.)

Prezența urmelor de contact a mijlocului de transport cu alte obiecte

Prezența fragmentelor de haine, urme de substanță asemănătoare cu sînge, alte substanțe de proveniență biologică, urme de tirire a cadavrului etc.

Prezența urmelor victimei pe carosabil sau pe alte obiecte înconjurătoare

Prezența urmelor de frînare

Examinarea mijloacelor de transport:

Prezența urmelor de frînare

Fig. A2.7 Lipsa descrierii urmelor de frînare

Prezența urmelor și altor corpuri delictuale pe mijlocul de transport
Наличие следов и других вещественных доказательств автотранспорта

Modelul profilului benzilor de rulare ale anvelopelor și categoria de uzare obezniti
Модель профиля обкатки автошины и степень износа

Caracterul încărcăturii, greutatea ei și modul de împachetare sofer + pasageri
Характер груза, вес и способ упаковки

Starea sistemului de direcție, poziția manetei sistemului de frinare și de comutare a vitezelor
Состояние системы управления, позиция рычага торможения и переключения скоростей
in functie

Starea sistemului de frinare: in functie
Состояние тормозной системы

(reieșind din circumstanțele art. 122 (l) al Regulamentului circulației rutiere, в соответствии со ст. 122 (l) Правила дорожного движения)

Starea dispozitivelor de iluminare, semnalizare luminoasă și sonoră, oglinzilor parbrizului, gradului de murdărie a acestora
Состояние приборов освещения, звуковая и осветительная сигнализация, зеркал, переднее стекло, степень загрязнения
in functie

De la fața locului au fost ridicate nu a fost ridicat nimic
С места происшествия были изъяты

Au fost întocmite și anexate la prezentul proces-verbal schema, exp. probe
Были составлены и приобщены к настоящему протоколу
p.r. despre ex-rea ta-lui, copie la domnia
(certificatul accidentului rutier, planul scheme, schițe etc. справка о ДТП, план и схема)
indirectate la CML, tabel fotografic, certificate de AR

Aplicate mijloace tehnice apar foto Digital CANON
Применены технические средства (aparatură foto, peliculă, obiectiv etc., фотоаппарат, пленка, объектив и т.д.)

Cereri și obiecții din partea persoanelor participante sau prezente nu a prezentat
Заявления и замечания участников или присутствующих лиц

A întocmit: ofițerul SARAL SUPIN
Составил офицер Cent de politie

Semnăturile persoanelor participante și asistente
Подписи участников и присутствующих

18 F.E.P. "Procedura Criminală" 6. 0018 1 10000

Fig. A2.8 Lipsa descrierii urmelor de frânare

F. nr. 47 up

PROCES - VERBAL
DE CERCETARE A LOCULUI ACCIDENTULUI RUTIER
 ПРОТОКОЛ ОСМОТРА МЕСТА ДОРОЖНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

" 19 iunie 20 14 mu. Chiriac
 (locul unde se efectuează cercetarea, место осмотра)

Cercetarea a început la ora 11 și 35 min. și s-a finisat la ora 13 și 30 min.
 Осмотр начат в часов 11 и мин 35 и окончен в час 13 и мин 30

Ofițerul de urmărire penală al 182 PR al 5-lea al 25 mu.
 Офицер по уголовному преследованию Chiriac, fost ofițer de poliție

primind la ora 11 și 15 min. informația de la inspector operativ de
 получив в часов 11 и мин 15 информацию de la cine și despre care evenimente, о том и при каких обстоятельствах
sergei al 182 PR al 5-lea al 25 mu. Chiriac
despre deplasarea de pieton de la 81
meter 81, relatat cu deces la locul

S-a deplasat mu. Chiriac de 21 kmel 81
 Выхал (de indicat locul concret unde se cercetează locul accidentului rutier, указать точное место осмотра ДТП)

Cu participarea specialist - criminalist al 56 Caser
 С участием (inspectori ai PR, specialiști, experți, lucrători medicali etc.)
182 PR al 5-lea al 25 mu. Chiriac
expertul de perizi

În prezența conducătorilor auto
 В присутствии (conducătorii auto participanți la accidente, водителей участников ДТП)

În conformitate cu prevederile articolelor 118, 120 CPP al RM a efectuat cercetarea locului accidentului rutier, în legătură cu ce, în conformitate cu articolele 124, 260, 261 CPP al RM a întocmit prezentul proces-verbal.
 На основании ст.ст. 118, 120 УПК РМ произвел осмотр места дорожного происшествия, в связи с чем, руководствуясь ст.ст. 124, 260, 261 УПК РМ составил настоящий протокол

Cercetarea a fost efectuată pe timp seren, fără precipitații
 Осмотр был произведен (senin, însorit, posomorit, la lumina solară, artificială, cu sau fără precipitații)
 при ясной, солнечной, пасмурной погоде, при естественном или искусственном свете, с осадками или без)

La temperatura aerului de +34 °C pe traseul la 21 kmel 81
 При температуре воздуха на трасе

Categoria accidentului rutier tamponare de pieton soldat cu
 Категория дорожного происшествия deces la fata locului
 (stocnirea mijloacelor de transport, rostogolire, tamponare de pietoni, căderea pasagerilor etc., столкновение транспортных средств, переворачивание, столкновение пешехода, падение пассажиров и т. д.)

În cadrul cercetării la fața locului s-a stabilit:
 Осмотром установлено:

Locul accidentului rutier mu. Chiriac de 21 kmel 81
 Место дорожного происшествия (localitatea, strada, numărul casei, sectorul etc. местность, улица, номер дома, и т. д.)

Carosabilul orizontal, acoperit cu asfalt
 Проезжая часть (orizontal, sub unghi, drept, sub formă de curbă, pantă, rampă, acoperire asfalt, beton, petriș etc. горизонтальный участок, кривая в плане, прямая в плане, вершина подъема, конец спуска, подъем, покрытие асфальтобетонное, щебечное, гравийное)

Starea carosabilului uscat
 Состояние проезжей части (uscat, umed, înghețat, înzăpezit, noroi, prelucrare contra ghețuș etc. сухое, мокрое, снежный накат, обледенелое, запыленное, гололедная)

Fig. A2.9 Lipsa descrierii urmelor de frânare

Carosabil cu lățime 8,6 metri, cu deplasarea în 2 sensuri
 Proieziașă parte cu lățime 1 metri, cu deplasarea în 2 sensuri
 Numărul de benzi de deplasare 1 lățimea benzii 4,2/4,4 metri
 Căsole pozos 1.242 lățimea pozos 1.242 metri
 Pe carosabil sint aplicate următoarele marcaje rutiere
 Na proieziașă parte raspozozene sleduioare dorozneke znaki

Carosabilul mărginește din partea dreaptă border cu înălțime de 20 cm și la partea stângă border cu înălțime de 20 cm și la lățime la fel de 20 cm
 din partea stângă
 Dirijarea circulației rutiere pe sectorul dat conform D. C. R.
 Locul accidentului se află în zona de acțiune a indicatorului rutier
 Mesto avariei naodare în zone de acțiune dorozneke znaki

Locul accidentului rutier la momentul cercetării este iluminat de lumina zilei
 Mesto doroznoe avariei în momentul osmotra osveșen
 (iluminare artificială obiectivă, iluminare de vine de la blocurile sau cașele din vecinătate, alte surse de lumină)

Carosabilul vizibilitate din salonul automobilului la lumina farurilor. Faza lungă — metri, faza scurtă — metri, la lumina de zi — metri
 Vismăște din salonul automobilului la lumina farurilor. Faza lungă — metri, faza scurtă — metri, la lumina de zi — metri
 Amplasarea mijloacelor de transport la locul accidentului carosabil de model
 Raspozozene doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Urme de anvelope la fel ca la locul de avarie
 Sleda pozos —
 Urme de frinare —
 Sleda tormozovaniia (sintetice, metalice, etc.) și aplicarea carosabil, conștin sau înălțime, urme de la toale țigile sau țigile metalice, etc., simple sau compozite, dințate și raspozozene na proieziașă parte, fazașă sau înălțime, sleda ostăvleniia volanului sau ostăvleniia volanului

Semne de îndreptare a mișcării mijloacelor de transport
 Sleda naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Prezența părților deteriorate ale mijlocului de transport (roți, părți de caroserie, cioburi de sticlă etc.)
 Naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Prezența urmelor de contact a mijlocului de transport cu alte obiecte —
 Naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Prezența fragmentelor de haine, urme de substanțe asemănătoare cu sânge, alte substanțe de proveniență biologică, urme de tirire a cadavrei etc. —
 Naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Prezența urmelor victimei pe carosabil sau pe alte obiecte înconjurătoare
 Naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Date despre cadavru și descrierea hainelor, lucrurile și bunurile ridicate —
 Sleda doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Locul aflării cadavrei, a fragmentelor de cadavru în raport cu mijlocul de transport și elementele carosabilului
 Mesto raspozozenei doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Poziția cadavrei —
 Poșozene doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Descrierea particularităților cadavrei (gradul de rigiditate, de putrefacție, etc.)
 Ospeșenie doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Prezența pe cadavru sau hainele acestuia a urmelor lăuate de mijlocul de transport
 Naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Examinarea mijloacelor de transport:
 Ospeșenie doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Deteriorări exterioare —
 Naștrăvleniia doroznoe avariei în zona de acțiune dorozneke znaki

Fig. A2.10 Lipsa descrierii urmelor de frânare

91

Proces verbal
de cercetare a locului accidentului rutier

"05" AP 2013 mun. Chișinău
localitatea

Cercetarea a început la orele 20 : 34, sa finisat la orele 20 : 50
 Ofițerul de urmărire penală al SUPAR a SCAUP a DP mun. Chișinău, căpitan de poliție Chițan Iulian
 Primind la orele 18:44 informația OS al SCAUP a DP
Chișinău, în caz de poliție 1 10
 (de la cine și despre care evenimente)

S-a depistat chișinău de Vadul lui Vodă
 (de indicat locul concret unde se cercetează locul accidentului rutier)

Cu participarea: _____
 (inspector ai PR, specialiști, experți, lucrători medicali, etc.)

căruia i-au fost comunicate drepturile și obligațiile prevăzute de art.87 CPP RM, despre răspunderea pentru refuzul
 s-au eschivarea de ași îndeplini obligațiile, prezentarea cu bună știință a unei concluzii false, conform art.312 CP
 RM a fost prevenit.

semnătura specialistului

În prezența _____
 (conducătorii auto participanți la accidente)

În conformitate cu prevederile art.art. 118, 120 CPP al RM a efectuat cercetarea locului
 accidentului rutier, în legătura cu ce, în conformitate cu art.art. 124, 260, 261 CPP al RM a întocmit
 prezentul proces-verbal.
 Cercetarea a fost efectuată pe timp de noapte, la lumina aerodromului
 (senin, însorit, posomorit, la lumina artificială, cu sau fără precipitații, iluminatie artificială orășenească, iluminatie ce vine de la locurile sau casele din vecinătate, alte surse de lumină)

La temperatura aerului de +15°C, pe strada Vadul lui Vodă

Categoria accidentului rutier Amponare de pieton
 (ciocnirea mijloacelor de transport, rostogolire, tamponare de pieton, căderea pasagerilor, etc.)

Semnăturile persoanelor participante și asistente

Fig. A2.12 Lipsa descrierii urmelor biologice

2

În cadrul cercetării la fața locului s-a stabilit:

Locul accidentului rutier pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău
(localitatea, strada, numărul casei, sectorul, etc.)

Carosabilul asfaltat
(asfalt, cărămidă, formă de curbă, pământ, rână, acoperire cu asfalt, beton, pietri, etc.)

Starea carosabilului bună
(fără, mic, îngheț, înzăpezit, noroi, preluare contra ghizaj, etc.)

Carosabil cu lățime 17,4 metri, cu deplasarea în dreapta
(unul, două)

Numărul de benzi de deplasare 2 lățimea benzii 3,10; 3,3 metri.

Pe carosabil sînt aplicate următoarele marcaje rutiere 1.7, 1.3, 1.14 d.

Carosabilul mărginește din partea dreaptă bordeu acoperit
(bordură, acoperiment, șanț de scurgere, înălțimea și lățimea lor, etc.)

din partea stînga bordeu, toboș

Dirijarea circulației rutiere pe sectorul dat nu este

Locul accidentului se află în zona de acțiune a indicatorului rutier 5.50.4

Cîmpul de vizibilitate din salonul automobilului la lumina farurilor. Faza lungă — metri, faza scurtă — metri, la lumina de zi — metri.

Amplasarea mijloacelor de transport la locul accidentului pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău
(numărul automobilului, numărul al barelor, amplasarea lor în raportul de aliniu, în raport cu locul cîmpului, intersecții, construcții agricole, etc.)

Urmă de anvelope nu au fost găsite
(felul urmelor, amplasarea lor pe carosabil, acoperiment, caracteristica lor)

Semnăturile persoanelor participante și asistente

Urmă de frînare nu au fost găsite
(traseu, sau culpoare, lungi și amplasarea pe carosabil, conținut sau întinderea, urme lăsate de toate felurile de frînare, etc.)

23.01.1981

Semne de îndreptare a mișcării mijloacelor de transport nu sunt
(după forma urmelor, stropilor de apă sau uleiuri tehnice strîmbe, urme de tractoare, etc.)

Prezența părților deteriorate ale mijlocului de transport (roți, părți de caroserie, cioburi de sticlă, etc.)
pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău
(categoriile și caracteristicile părților, amplasarea lor pe carosabil în raport și alăture, la depunerea fragmentelor tehnice pe carosabil de la locul lor la mijlocul de transport)

Prezența urmelor de contact a mijlocului de transport cu alte obiecte nu sunt
(pe capaci, piloni, garduri, construcții, forma urmelor, dimensiunile și amplasarea lor la nivelul pămîntului, etc.)

Prezența fragmentelor de haine, urme de substanțe asemănătoare cu sînge, alte substanțe de proveniență biologică, urme de țirite a cadavrului etc.
pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău
(localitatea, strada, numărul casei, sectorul, etc.)

Prezența urmelor victimei pe carosabil sau pe alte obiecte înconjurătoare nu sunt
(descrierea urmelor, urmele de sînge, urmele de țirite, etc.)

Date despre cadavru și descrierea hainelor nu sunt

Locul aflării cadavrului, a fragmentelor de cadavru în raport cu mijlocul de transport și elementele carosabilului pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău

Poziția cadavrului pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău

Descrierea particularităților cadavrului (gradul de rănit, de putrefacție, pete cadavru, etc.)
pe drumul nr. 10, la intrarea în satul M. Păpău

Prezența pe cadavru sau hainele acestuia a urmelor lăsate de mijlocul de transport nu sunt
(de proiectorul farurilor, ileturi tehnice, fragmentele vopselei, metal, sticlă, noroi de pe carosabil caracteristic acestor urme și amplasarea lor)

Semnăturile persoanelor participante și asistente

Fig. A2.13 Lipsa descrierii urmelor biologice

Fig. A2.14 Lipsa descrierii urmelor biologice

ALGORITMUL

tipizat a unui software compatibil cu sisteme de operare
„windows”; „android” și „ios”, aplicat în activitatea de
fixare a rezultatelor cercetării accidentului rutier

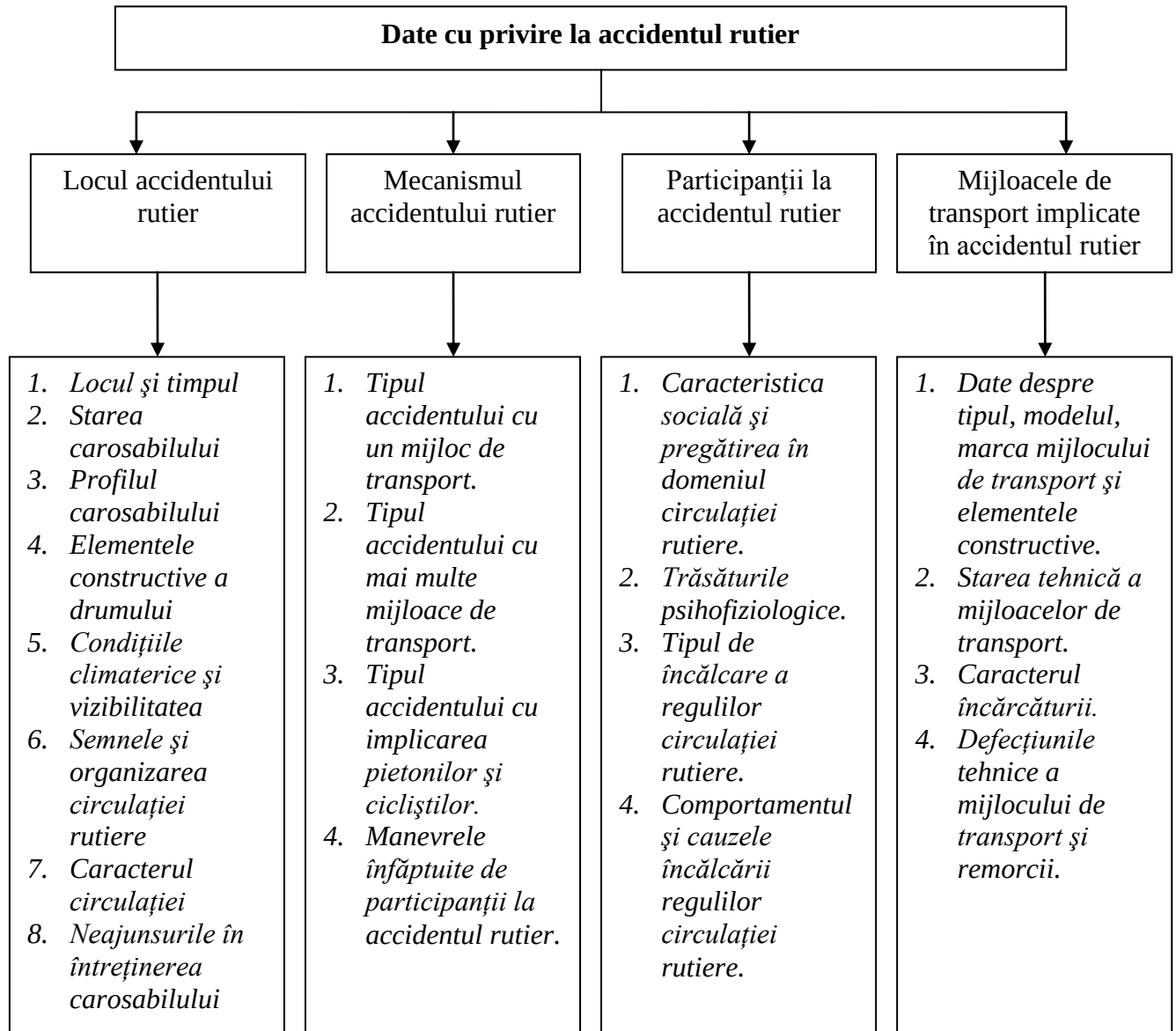


Fig. A2.15

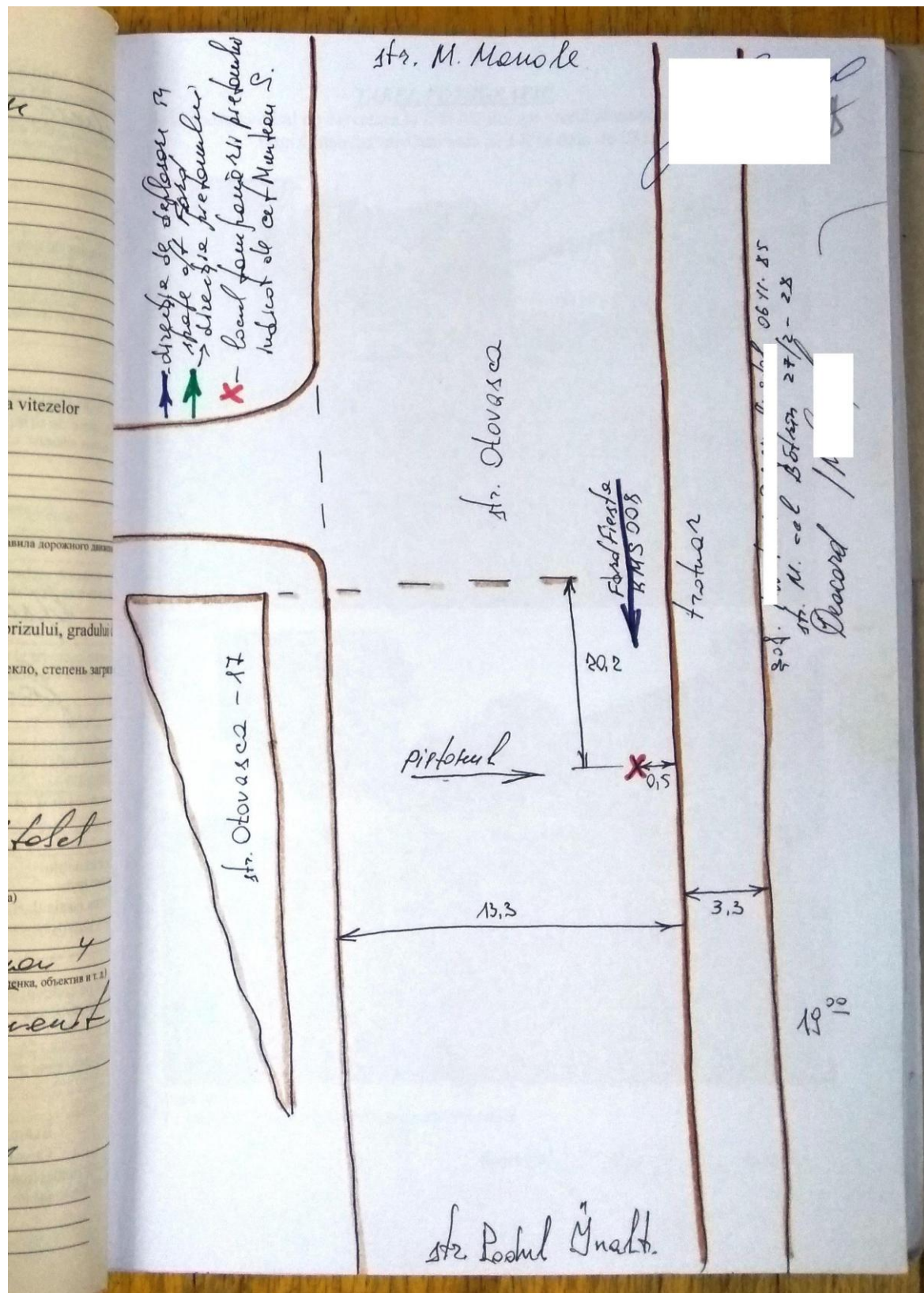
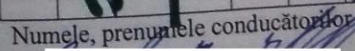


Fig. A2.16 Schița locului accidentului rutier



1.

2.

2. A întocmit schița accidentului rutier

199

TABEL FOTOGRAFIC
la procesul-verbal de cercetare la fața locului, pe cazul accidentului rutier, comis în
mun. Chișinău, str. Otovasca nr. 17, la data de 03.07.2012.



Foto nr.1

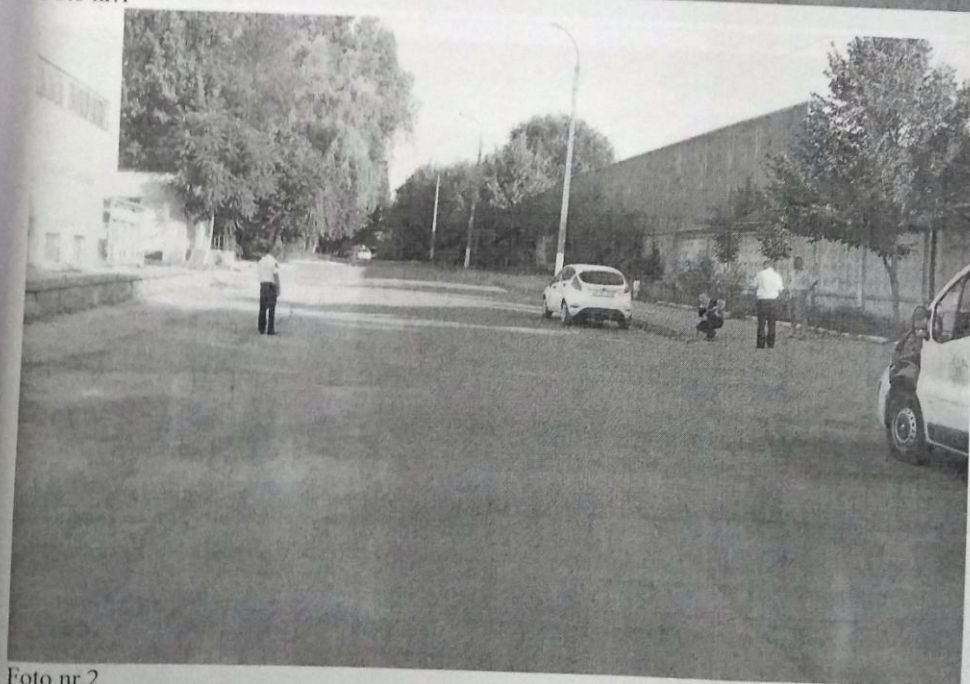


Foto nr.2

Pe foto nr.1,2 Aspectul locului accidentului rutier.

Specialist

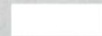


Fig. A2.19 Planșa fotografică a accidentului rutier

TABEL FOTOGRAFIC
la procesul-verbal de cercetare la fața locului, pe cazul accidentului rutier, com.
mun. Chișinău, str. Otovasca nr. 17, la data de 03.07.2012.



Foto nr.3 Locul tamponării



Foto nr.4 Aspectul din spate a automobilului de model Ford cu n/î K MS 008.

Specialist

Fig. A2.20 Planșa fotografică a accidentului rutier

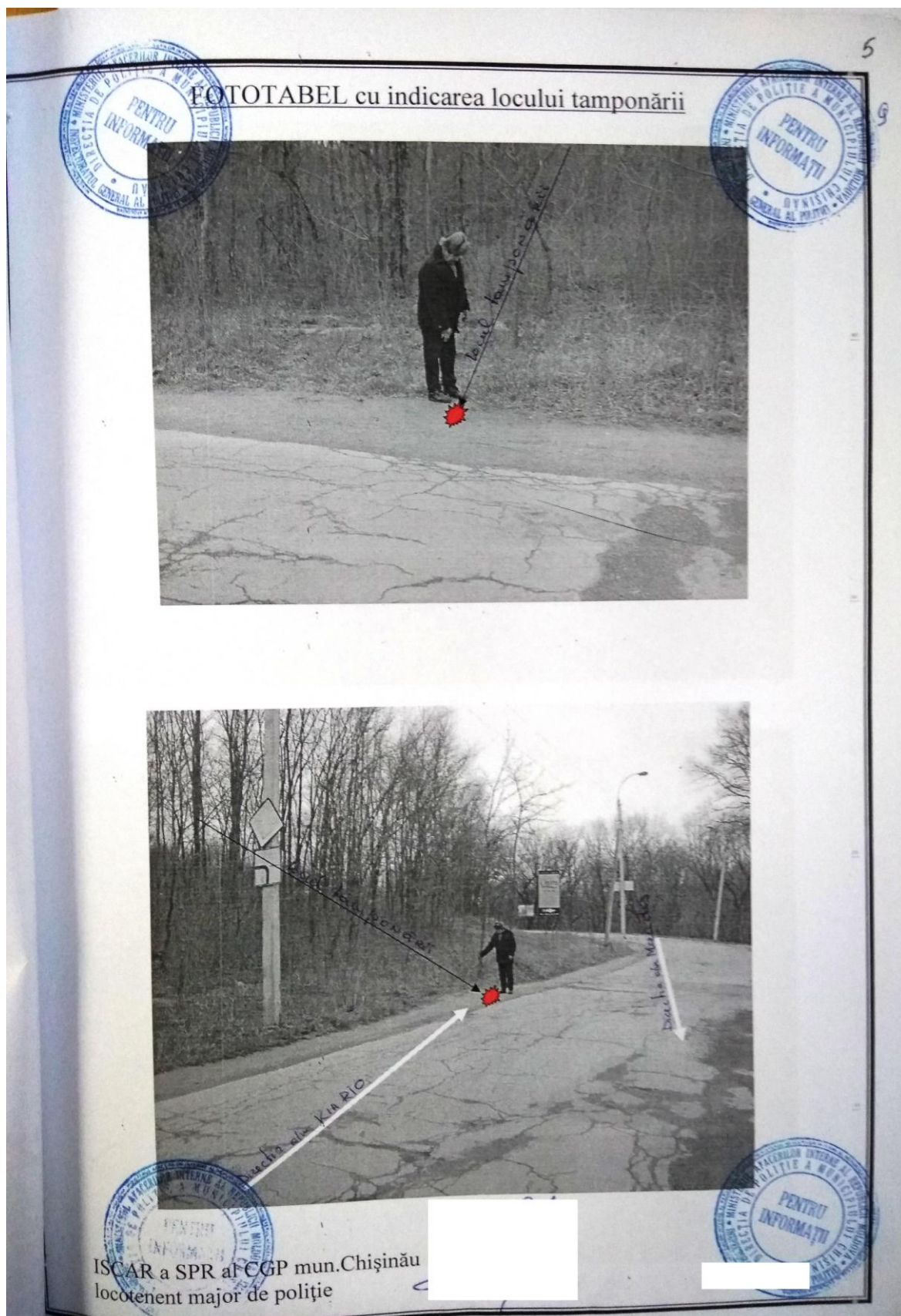


Fig. A2.21 Planșa fotografică a accidentului rutier

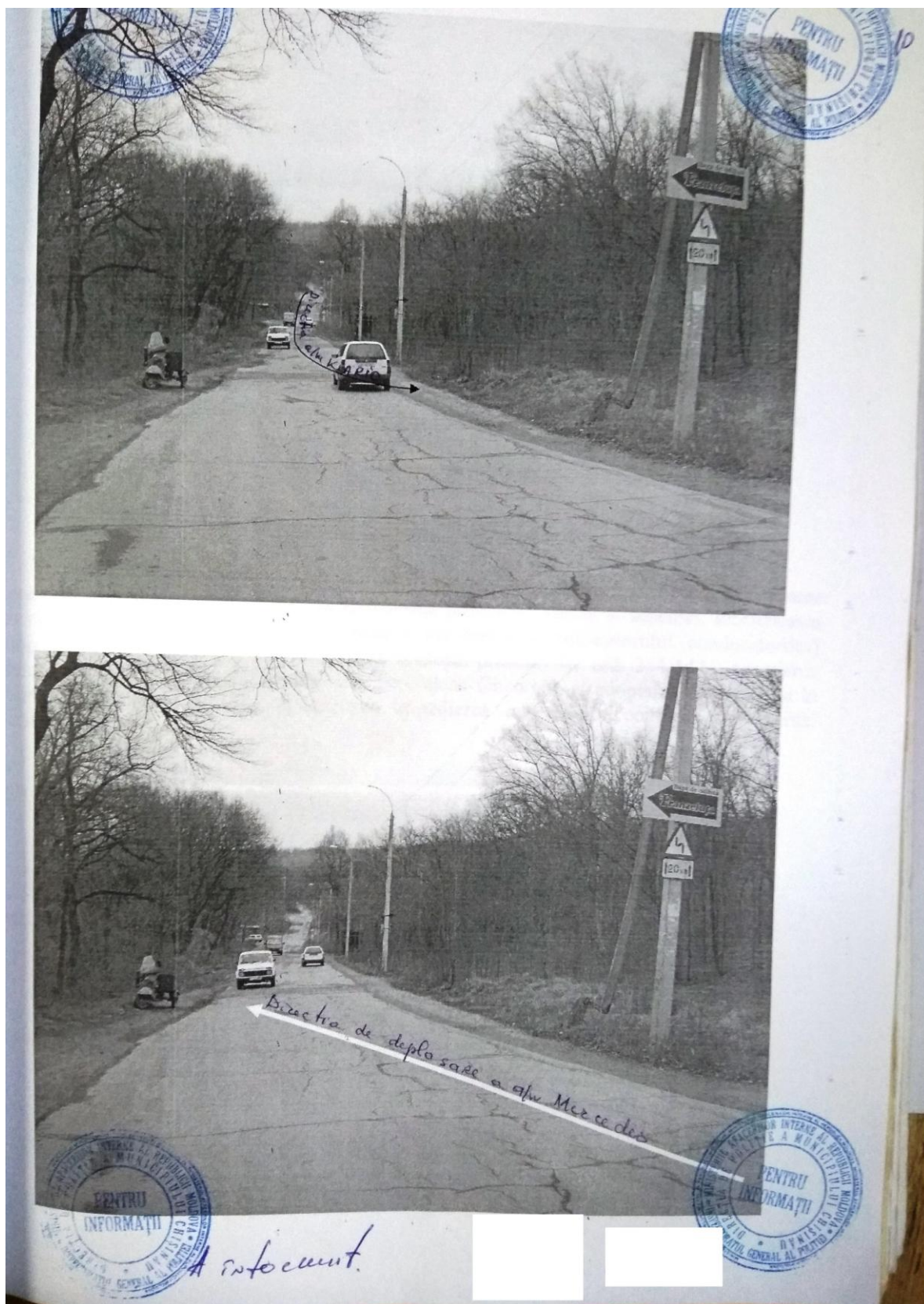


Fig. A2.22 Planșa fotografică a accidentului rutier

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE R. MOLDOVA
COMISARIATUL GENERAL DE POLIȚIE mun. CHIȘINĂU
Secția Tehnico-Criminalistică

TABEL FOTOGRAFIC

la procesul verbal de investigarea cazului de tamponare mijloacelor de transport pe
traseul Chișinău-Colonița, care a avut loc pe data de 08.01.12.



Foto nr. 1: Aspectul general al locului faptei de pe traseul Chișinău-Colonița.



Foto nr. 2: Cadavrul presat în interiorul a/m
Moskvici cu n/î CHP 406.



Foto nr. 3: Aspectul din lateral al a/m
Moskvici cu n/î CHP 406.

Specialist _____

Fig. A2.23 Planșa fotografică a accidentului rutier

TABEL FOTOGRAFIC

la procesul verbal de investigarea cazului de tamponare mijloacelor de transport pe
traseul Chișinău-Colonița, care a avut loc pe data de 08.01.12.



Foto nr. 4: Aspectul din spate al a/m Moskvici cu
n/î CHP 406.



Foto nr. 5: Aspectul apropiat din spate al a/m
Moskvici cu n/î CHP 406.

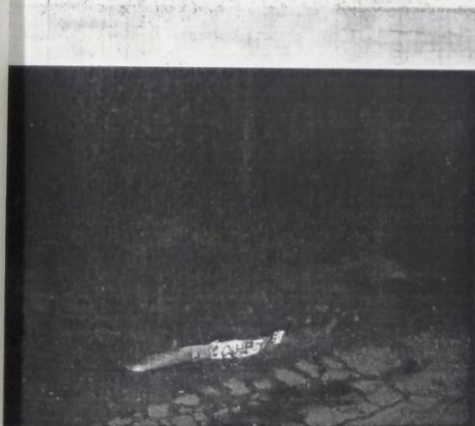


Foto nr. 6: Baza de protecție al a/m Moskvici cu
n/î CHP 406.

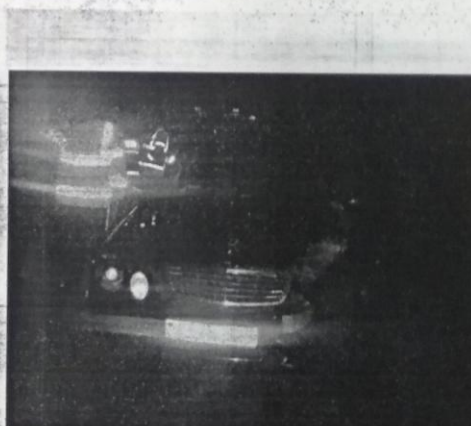


Foto nr. 7: Aspectul din față al a/m Mercedes cu
n/î KAI 810.



Foto nr. 8:

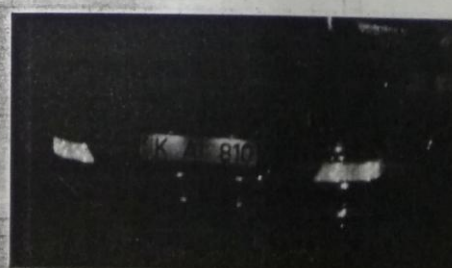


Foto nr. 9:

Fig. A2.24 Planșă fotografică a accidentului rutier

10

TABEL FOTOGRAFIC

la procesul verbal de investigarea cazului de tamponare mijloacelor de transport pe
traseul Chișinău-Colonița, care a avut loc pe data de 08.01.12.



Foto nr. 10: Interiorul din față al salonul a/m Mercedes cu n/i KAI 810.

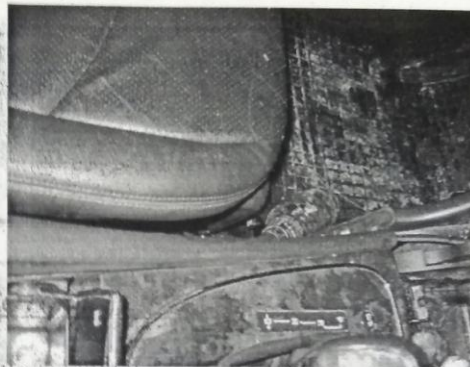


Foto nr. 11: Podeaua din partea stînga al a/m Mercedes cu n/i KAI 810.

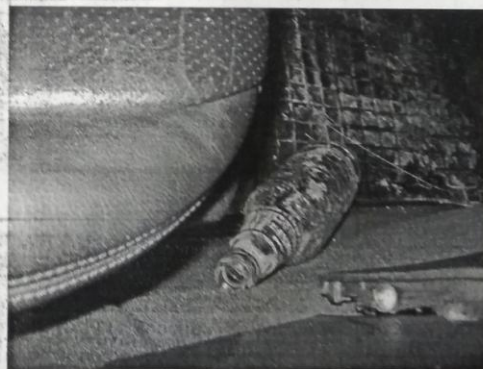


Foto nr. 12: Sticla de bere Chișinău Draft situată pe podea.



Foto nr. 13: Dinamica urmei de derapare.

Specialist _____

Fig. A2.25 Planșa fotografică a accidentului rutier

TABEL FOTOGRAFIC

la procesul verbal de investigarea cazului de tamponare mijloacelor de transport pe
traseul Chișinău-Colonița, care a avut loc pe data de 08.01.12.



Foto nr. 14: Dinamica urmei de derapare orientate spre a/m Mercedes cu n/î KAI 810.



Foto nr. 15: Fotografia de dublare.



Foto nr. 16: Aspectul general al cadavrului după extragerea din a/m Moskvici cu n/î CHP 406.



Foto nr. 17: Aspectul facial al cadavrului.

Specialist



Fig. A2.26 Planșa fotografică a accidentului rutier

Ancheta sociologică în privința determinării complexității problemei și lacunelor privind investigarea accidentelor rutiere

Întrebări adresate ofițerilor de urmărire penală specializați în investigarea accidentelor rutiere

Ancheta are drept scop studierea părerii DVS privitor la problemele și lacunele investigării accidentelor rutiere. Citiți atent și selectați varianta care corespunde opiniei Dvs. Chestionarul este anonim.

N/O	Întrebările adresate	Cota procentuală %
1.	Ce cauze în opinia D-stră contribuie la săvârșirea accidentelor rutiere	
	a. încălcarea intenționată a regulilor circulației rutiere	14,3
	b. conducerea mijlocului de transport sub influența drogurilor sau alcoolului	57,2
	c. ignorarea condițiilor specifice de drum	28,6
	d. încălcarea regulilor de circulație rutieră de către pietoni sau reguli de conduită de către pasageri	71,4
	e. nivelul de pregătire a conducătorilor mijloacelor de transport	85,7
	f. alte cauze.	0
2.	După părerea D-stră încălcarea regulilor circulației rutiere de către conducătorii mijloacelor de transport este din	
	a. Intenție	
	b. Imprudență	100
3.	Cine după părerea D-stră trebuie să fie membru obligatoriu în grupul operativ de urmărire penală	
	a. ofițerul de urmărire penală	100
	b. inspectorul secției patrulare rutieră	42,9
	c. ofițeri de investigație	0
	d. specialist-criminalist	42,9
	e. specialist tehnic auto	14,3
	f. specialist traseolog auto	14,3
	g. medic legist	28,6
	h. alți membri	0
4.	Indicați procentul de cauze penale pe care la-ți gestionat începând cu sesizarea faptei infracționale	
	a. 100 %	
	b. 75 -100%	85,7
	c. 50 – 75%	14,3
	d. < 50%	
5.	La care tipuri de accidente este necesitate să fie obligatoriu specialistul tehnic auto	
	a. ciocnire	57,2
	b. tamponare de obstacol	
	c. tamponarea mijlocului de transport care staționa	
	d. tamponarea pietonului	14,3
	e. inversare	28,6

	f. altele	
6.	Ce forme de conlucrare ați efectuat în calitate de OUP cu instituțiile de expertiză	
	a. participarea specialistului la cercetarea la fața locului	26,6
	b. participarea specialistului la efectuarea altor acțiuni de urmărire penală	28,6
	c. dispunerea și efectuarea expertizelor	100
	d. consultații pe diferite probleme	42,9
	e. audierea expertului	42,9
7.	Cât de des recurgeți la următoarele acțiuni de urmărire penală: reconstituirea faptei, experimentul în procedura de urmărire penală și verificarea declarațiilor la locul infracțiunii	
	a. pe fiecare caz	28,6
	b. uneori	71,4
	c. niciodată	
8.	Care situații vă impun să recurgeți la desfășurarea acestor acțiuni de urmărire penală	
	a. reconstituirea faptei (respondenții au indicat)	
	b. verificarea declarațiilor la locul infracțiunii (respondenții au indicat)	28,6
	c. experimentul în procedura de urmărire penală (respondenții au indicat)	14,3
9.	Este implicat specialistul în cadrul verificării declarațiilor	
	a. uneori	28,6
	b. niciodată	71,4
10.	Este implicat specialistul în cadrul audierii	
	a. uneori	14,3
	b. niciodată	85,7
11.	Este implicat specialistul în cadrul experimentului în procedura de urmărire penală	
	a. uneori	85,7
	b. niciodată	14,3
12.	Care sunt cele mai dese tipuri de experimente efectuate (respondenții au indicat)	vizibilitate
13.	Care din martorii oculari dau declarații juste cu privire la accident	
	a. care posedă permis de conducere	100
	b. care nu posedă permis de conducere	
14.	Câți martori oculari au fost în măsură să furnizeze informații despre mecanismul accidentului rutier	
	a. majoritatea	28,6
	b. o parte mică	71,4
15.	În ce cazuri de cele mai multe ori vă consultați cu specialiștii din cadrul instituțiilor de expertiză	
	a. la dispunerea expertizelor	100
	b. la pregătirea către alte acțiuni de urmărire penală	

16.	La fiecare caz de accident rutier soldat cu victime este necesar să fie prezent la cercetare și specialistul	
	a. da b. nu	50 50
17.	Considerați că lipsa conlucrării permanente dintre OUP și instituția de expertiză este una dintre cauze ce influențează negativ aspectul de prevenire a accidentelor	
	a. da b. nu	42,8 57,2
18.	Este important ca ofițerul de urmărire penală să asiste la efectuarea expertizelor	
	a. da b. nu	100
19.	Conlucrarea ofițerului de urmărire penală cu specialiștii din cadrul instituțiilor de expertiză este una	
	a. permanentă b. periodică c. de o singură dată	28,6 71,4
20.	Care genuri de expertiză sunt cele mai des dispuse pe cazurile de accidente rutiere	
	a. expertiza medico-legală b. expertiza tehnică auto c. expertiza traseologică auto d. expertiza merceologică auto e. expertiza biologică a solului f. expertiza dactiloscopică g. expertiza materialelor, substanțelor și produselor acestora	100 85,8 100
21.	Posedați cunoștințe din domeniul tehnicii auto judiciare	
	a. da b. nu	42,8 57,2
22.	Care în opinia D-stră sunt acțiunile de urmărire penală importante în soluționarea accidentului rutier (respondenții au indicat)	
	CFL	100
23.	La ce acțiuni de urmărire penală considerați rațională folosirea mijloacelor de fixare video (respondenții au indicat)	
	CFL	100
24.	Ce măsuri ar fi bine de realizat pentru a îmbunătăți practica cercetării accidentelor rutiere (respondenții au indicat)	
	Dotarea cu mijloace tehnice	100
25.	Cât de des vă informați acumulând cunoștințe de la colegii mai experimentați	
	a. des b. rar	85,7 14,3
26.	Stagiul în calitate de ofițer de urmărire penală specializat în investigarea accidentelor rutiere	
	a. Până la 5 ani b. De la 5 – 10 ani c. Peste 10 ani	42,8 28,6 28,6



Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova
Inspectoratul General al Poliției
Centrul tehnico-criminalistic și expertize judiciare



MD-2059, mun. Chișinău, str.-la Putna (V. Komarov), 10, tel. (373-22) 868-222, email: criminalist@igp.gov.md,
pagina web: www.igp.gov.md, c/f 1013601000495, Ministerul Finanțelor, Trezoreria de Stat

Nr. ieșire _____ din _____

ACT DE IMPLEMENTARE

a rezultatelor cercetărilor efectuate în cadrul tezei de doctorat
elaborată de către dl Lilian LUCHIN

Prin prezenta se adevărește că rezultatele obținute în cadrul cercetării de doctorat pe tema „Metodica investigării accidentelor rutiere” de către dl Lilian Luchin sunt implementate în practica judiciară a Centrului Tehnico-Criminalistic și Expertize Judiciare al MAI în calitate de material științifico-practic de specialitate pentru experți, dar și în scopul perfecționării cadrului normativ, organizatoric, metodic al Centrului în activitatea practică de efectuare a expertizelor judiciare.

Șef,
comisar-șef

Nicolae BODRUG

**MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA**

**CENTRUL NAȚIONAL
DE EXPERTIZE JUDICIARE**

MD-2009, mun. Chișinău, str. M.Cebotari, 2
www.cnej.gov.md; e-mail: cnej@justice.gov.md
tel: 238 705, 238 422, fax: 238 422



**МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТИЗ**

MD-2009, мун. Кишинэу, ул. М. Чеботарь, 2
www.cnej.gov.md; e-mail: cnej@justice.gov.md
тел. 238 705, 238 422, факс 238 422

Nr. ieșire _____ din _____

ACT DE IMPLEMENTARE

a rezultatelor cercetărilor efectuate în cadrul tezei de doctorat
elaborată de către dl Lilian LUCHIN

Prin prezenta se adevărește că rezultatele obținute în cadrul cercetării de doctorat pe tema „Metodica investigării accidentelor rutiere” de către dl Lilian Luchin sunt implementate în practica judiciară a Centrului Național de Expertize Judiciare al MJ în calitate de material științifico-practic de specialitate pentru experți, dar și în scopul perfecționării cadrului normativ, organizatoric, metodic al Centrului în activitatea practică de efectuare a expertizelor judiciare.

Director,

Olga CATARAGA

*Centrul Expertize Independente
Republica Moldova
MD 2043, mun. Chișinău
str. Independenței, 10/1A
tel. 548166, fax 760825
www.ournet.md/~cexin/*



*Центр Независимых Экспертиз
Республика Молдова
MD 2043, мун. Кишинэу,
ул. ИнDEPENDенцей, 10/1А
тел. 548166, факс 760825
www.ournet.md/~cexin/*

Nr. ieșire _____ din _____

ACT DE IMPLEMENTARE

a rezultatelor cercetărilor efectuate în cadrul tezei de doctorat
elaborată de către dl Lilian LUCHIN

Prin prezenta se adeverește că rezultatele obținute în cadrul cercetării de doctorat pe tema „Metodica investigării accidentelor rutiere” de către dl Lilian Luchin sunt implementate în practica judiciară a Centrului de Expertize Independente „CEXIN” SRL în calitate de material științifico-practic de specialitate pentru experți, dar și în scopul perfecționării cadrului normativ, organizatoric, metodic al Centrului în activitatea practică de efectuare a expertizelor judiciare.

Director,

Anatol ROTARI

DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul, declar pe răspundere personală că materialele prezentate în teza de doctorat sunt rezultatul propriilor cercetări și realizări științifice. Conștientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecințele în conformitate cu legislația în vigoare.

Luchin Lilian

/ /

/ / iunie 2018

CV-UL AUTORULUI

Date personale: Lilian LUCHIN, născut la 25 noiembrie 1974 în satul Carahasani r-nul Ștefan Vodă.

Studii: 1981-1991 școala medie s. Carahasani

1991-1996 – Universitatea Agrară de Stat din R. Moldova.

1998-2002 – Universitatea de stat din R. Moldova, Facultatea Drept, licențiat în drept;

2003-2004 – Studii masterat în cadrul Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI (specializarea Drept procesual penal);

2010-2014 – Studii doctorat în cadrul Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI, profilul științific drept penal (Criminalistică, expertiză judiciară, investigații operative).

Activitatea profesională:

1997-2001 – Expert criminalist al Biroului tehnico-criminalistic CRP Ștefan Vodă;

2001-2004 – Expert criminalist al Secției examinări și evidențe criminalistice al Direcției Tehnico-Criminalistice a MAI;

2004-2016 – Lector, lector superior la Catedra „Procedură penală și Criminalistică” a Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI;

2016 - prezent – Șef interimar al Catedrei „Procedură penală și Criminalistică” a Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI.

Domeniul de activitate științifică: Criminalistica, Expertize judiciare.

Participări la foruri științifice internaționale:

- Conferința științifico-practice internațională cu genericul *„Probleme de prevenire și combatere a criminalității de către organele afacerilor interne în perioada recesiunii economice”*, Chișinău, 15 octombrie 2009.
- Conferința științifico-practice internațională cu genericul *„Asigurarea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului în timpul manifestărilor de masă”*, Chișinău, 28-29 ianuarie 2010.
- Conferința științifico-practică internațională cu genericul *„Criminalitatea politică: reflecții istorico-juridice, manifestări, consecințe”*, Chișinău, 28 februarie 2013.
- Conferința științifico-practică internațională *„Problemele actuale privind protecția și securitatea persoanelor implicate în procesul penal”*, Chișinău, 21-22 martie 2013.
- Conferința științifico-practică internațională *„ Delicvența și justiția juvenilă: evaluare, probleme, soluții”*, Chișinău, 31.10.2014.



Lucrări științifice publicate: lucrări metodico-didactice – 4, articole – 10; materiale ale comunicărilor – 8.

Cunoașterea limbilor (limba de stat și limbile străine): româna – f. bine; rusa – bine; engleza – intermediar.

Date de contact: Adresa de serviciu: Chișinău, str. Gh. Asachi nr. 21, Catedra „Procedură penală și Criminalistică” a Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI, tel.: 79222217, e-mail: lilianluchin@gmail.com