

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

**Cu titlu de manuscris
C.Z.U.: 343.346:343.97(043.2)**

CANANĂU ANATOLIE

**ANALIZA CRIMINOLOGICĂ ȘI PREVENIREA INFRAȚIUNILOR
ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER**

SPECIALITATEA 554.02 – CRIMINOLOGIE

Autoreferatul tezei de doctor în drept

CHIȘINĂU, 2018

Teza a fost elaborată în cadrul Catedrei „Științe penale” a Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI

Conducător științific:

LARII Iurie, doctor în drept, conferențiar universitar

Specialitatea: 554.02 – Criminologie

Referenți oficiali:

BUJOR Valeriu, doctor în drept, profesor universitar, Institutul de Științe Penale și Criminologie
Aplicată

MARIȚ Alexandru, doctor în drept, conferențiar universitar, Universitatea de Studii Europene din
Moldova

Componența Consiliului Științific Specializat:

1. ULIANOVSKI Xenofon, președinte, doctor habilitat în drept, profesor universitar
2. COJOCARU Radion, secretar științific, doctor în drept, conferențiar universitar
3. GLADCHI Gheorghe, doctor habilitat în drept, profesor universitar
4. RUSU Oleg, doctor în drept, conferențiar universitar
5. PARENIIUC Alexandru, doctor în drept, conferențiar universitar

Susținerea va avea loc la 14 septembrie 2018, ora 16.00, în ședința Consiliului științific specializat
D 75.554.02-05 din cadrul Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI (MD 2009, Republica Moldova,
mun. Chișinău, str. Gh. Asachi, 21, sala de conferințe).

Teza de doctor și autoreferatul pot fi consultate la Biblioteca Națională a Republicii Moldova,
Biblioteca Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI al Republicii Moldova și pe pagina web a CNAA
(www.cnaa.md).

Autoreferatul a fost expediat la 27 iulie 2018.

Secretar științific al Consiliului Științific Specializat,
dr. în drept, conf. univ.

_____ COJOCARU Radion

Conducător științific,
dr. în drept, conf. univ.

_____ LARII Iurie

Autor:

_____ CANANĂU Anatolie

REPERELE CONCEPTUALE ALE CERCETĂRII

Actualitatea și importanța problemei abordate. Infrafracțiunile în domeniul transportului rutier reprezintă una din cele mai periculoase și globale probleme ale omenirii. În lumea modernă, victime ale infrafracțiunilor în domeniul transportului rutier devin anual aproximativ cincizeci milioane de persoane fiind cauzat și un prejudiciu material în sumă de cinci sute miliarde de dolari. Aproximativ o treime din numărul total al deceselor survenite în urma unor cazuri tragice revin accidentelor rutiere [25, p. 3].

În fiecare an în lume sunt înregistrate 1,3 milioane persoane decedate în accidente rutiere, iar de la 20 la 50 milioane de oameni sunt răniți. Cifrele sunt cutremurătoare pentru grupele de vârstă cuprinse între 5-14 și 15-29 ani. În Europa, principala cauză a decesurilor printre tineri o constituie accidentele rutiere, atât pentru copii cât și pentru tinerii de până la 29 de ani. Sunt cifre care aduc aminte de marele războaie cunoscute de istoria omenirii în ultimul secol. Suferința cauzată de accidentele rutiere este mult mai mare decât ceea ce arată cifrele, familii întregi fiind afectate de pierderile suferite. În plus, există pierderi financiare extrem de mari pe care fiecare stat le suportă [13].

Anual pierderile Republicii Moldova cauzate de accidente rutiere constituie de la 1 până la 3% din produsul intern brut [9].

Potrivit unor surse, practic fiecare al zecelea șofer, pe parcursul vieții sale, este traumatizat sau decedează în urma unui accident rutier. În statele înalt dezvoltate, numărul accidentelor rutiere sporește anual în medie cu 10%. Nu este de mirare nici faptul că moartea produsă în urma conducerii automobilului ocupă locul trei în lume, după moartea provocată de maladiile cardiovasculare și cele oncologice. Riscul cel mai înalt de a deceda îl are anume persoana care este participant la traficul rutier, deoarece în circulația rutieră șansa de a deceda este de 12 ori mai mare decât în transportul naval, de 3 ori mai mare decât în transportul feroviar și de 1,5 ori mai mare decât în cel aerian [12, p. 16].

Totodată, în sistemul asigurării securității circulației rutiere există un șir de probleme serioase cu caracter social-economic, juridico-administrativ și criminologic, care impune necesitatea realizării unor măsuri din partea statului în scopul diminuării urmărilor negative survenite ca rezultat al majorării numărului de autoturisme, precum și a infrafracțiunilor în domeniul respectiv. De asemenea, urmează de evidențiat șirul de factori care redau problemei asigurării securității circulației rutiere o importanță deosebită.

Îmbinarea unor astfel de factori, cum ar fi posibilitățile limitate pentru asigurarea securității drumurilor, înrăutățirea stării drumurilor, starea tehnică precară a mijloacelor de transport, precum și comportamentul inadecvat al conducătorilor de vehicule au devenit cauze alarmante ale numeroaselor traumatisme și mortalității survenite în rezultatul accidentelor rutiere.

Astfel, actualitatea temei este condiționată de faptul că infrafracțiunile în domeniul transportului rutier provoacă o pagubă considerabilă economiei țării și creează un pericol real

pentru viața și sănătatea oamenilor. Una din cauzele de bază ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier este neglijarea conștientă a cerințelor legislației penale și contravenționale, indisciplina și creșterea agresivității conducătorilor de vehicule.

Descrierea situației în domeniul de cercetare și identificarea problemelor de cercetare.

La studierea criminalității în domeniul transportului rutier au contribuit atât autorii autohtoni, cât și cei de peste hotare, printre care: Gladchi Gh., Stati V., Bejan O., Budeci V., Prodan S., Bodan M., Politic G., Giurgiu N., Kuzmenco D., Țaracova A., Soleanoi A., Aruev K., Gabdrahmanov A., Nichitas D., Neverov V. ș. a.

De fapt, gradul de studiere a problemei ne dovedește că toate studiile autohtone efectuate până acum în materia criminalității în domeniul transportului rutier au abordat fragmentar tema în cauză și n-au urmărit scopul cercetării multiaspectuale a subiectului vizat. La această componentă am putea remarca multitudinea surselor doctrinare din Federația Rusă și ne permitem să susținem că nu dispunem de un patrimoniu național doctrinar vast și complex în materia investigată.

Scopul și obiectivele lucrării. Scopul de bază constă în cercetarea criminologică complexă și analiza științifică a criminalității în domeniul transportului rutier. De asemenea, studiul are ca scop elaborarea unor recomandări argumentate științific, orientate spre eficientizarea reglementării juridice și perfecționării practicii de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier.

În baza dezideratului teoretic materializat prin prisma analizei legislației în vigoare, a studiului literaturii de specialitate națională și străină, precum și a cercetării diverselor aspecte teoretice și practice, pentru realizarea scopului propus au fost stabilite următoarele *obiective*:

- investigarea aspectelor evolutive și a reglementărilor juridice din domeniul transportului rutier în plan internațional și național;
- realizarea unei analize a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier;
- analiza indicatorilor cantitativi și calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- identificarea cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- relevarea particularităților criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier;
- elucidarea măsurilor de prevenire generală, specială și individuală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- identificarea măsurilor de prevenire victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- elaborarea unor propuneri și recomandări în vederea perfecționării sistemului de măsuri de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Noutatea științifică a rezultatelor obținute. Caracterul novator al rezultatelor obținute este determinat de faptul că lucrarea este printre primele încercări de a efectua o investigație criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În baza generalizării și analizei

materialului empiric sunt prezentate particularitățile actuale și tendințele fenomenului investigat. Pe acest suport, au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Cercetarea problemei științifice ne-a permis să formulăm următoarele *elemente de noutate*:

- formularea concluziei, potrivit căreia în prezent principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări. În acest context, o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină la persoanele care urcă la volanul mijlocului de transport;

- evidențierea a două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier. La prima categorie, comportamentul este dominat de sineîncredere exagerată în sine și frivolitate, acestora fiindu-le caracteristic autoritarismul, bravada și caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale, precum neglijența, tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană;

- punctarea asupra faptului ca accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier urmează a fi plasat pe înlăturarea cauzelor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul;

- argumentarea propunerii de a completa Codul contravențional al Republicii Moldova cu un articol nou, 233¹ „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare malativă”.

În acest sens, art. 233¹ Cod contravențional al Republicii Moldova urmează a fi formulat în următoarea redacție: „*Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare malativă sau consumul unor medicamente care conțin substanțe incluse în nomenclatorul substanțelor interzise pentru a fi consumate de către conducătorii de vehicule, însoțită de încălcarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere,*

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale”;

- justificarea necesității implementării sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină permis de conducere, prin introducerea unor completări în *Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier*. Astfel, la capitolul IV, „Condiții de admitere la examen și documentarea cu permis de conducere”, se propune de completat pct. 10 cu lit. f), având următorul conținut:

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

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

- argumentarea necesității adoptării unui act normativ, în care ar fi reflectat un algoritm clar de interacțiune al poliției patrule cu instituțiile de învățământ, îmbinat cu introducerea unui curs obligatoriu în toate instituțiile de învățământ, intitulat „Regulile circulației rutiere”.

Problema științifică importantă soluționată constă în elaborarea cadrului conceptual privind particularitățile criminologice în domeniul transportului rutier la etapa actuală, precum și fundamentarea unor concluzii și propuneri care permit de a realiza o abordare complexă în procesul perfecționării practicii de prevenire a tipului respectiv de criminalitate.

Importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării. Valoarea teoretică a lucrării este determinată de noutatea științifică, actualitatea și concluziile formulate. Informațiile conținute în teză largesc cunoștințele în domeniul investigat și pot fi utilizate pentru studierea de mai departe a fenomenului social în cauză. Concomitent, importanța teoretică a lucrării constă în faptul că ideile, concluziile și recomandările evidențiate completează fundamentele teoretice ale prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier.

Semnificația aplicativă a tezei constă în faptul că ideile științifice și concluziile cuprinse în conținutul tezei pot fi utilizate în procesul de studii din cadrul instituțiilor de învățământ cu profil juridic și, în plan doctrinar-teoretic, ca material inițial pentru o abordare mai profundă a criminalității în domeniul transportului rutier.

Metodologia cercetării științifice. În procesul de realizare a prezentului studiu au fost aplicate cele mai importante metode de cercetare precum: metoda logică (cuprinzând deducția, inducția, generalizarea, specificarea), utilizată în vederea interpretării și sistematizării cadrului normativ cu referire la circulația rutieră, precum și a opiniilor doctrinare existente în domeniu; metoda comparativă (aplicată pentru analiza cadrului normativ și a opiniilor doctrinare); metoda istorică se regăsește în conținutul tezei prin prezentarea evoluției reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier.

Aprobarea rezultatelor. Tema supusă cercetării a fost dezvoltată prin intermediul a cinci publicații în reviste științifice naționale și din afara țării, dintre care: „Măsuri generale de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier (Legea și viața nr. 5, 2017)”; „Măsuri special-criminologice de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier (Legea și viața nr. 6, 2017)”; „Considerațiuni generale privind personalitatea infractorilor din domeniul transportului rutier (Legea și viața nr. 8, 2017)” etc.

Rezultatele cercetărilor științifice au fost aprobate în cadrul conferințelor științifice internaționale: „Delicvența și justiția juvenilă: evaluare, probleme, soluții”, desfășurată în cadrul Academiei „Ștefan cel Mare” la 31.10.2014 (Personalitatea infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acestora); (Unele considerente privind infracțiunile în domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora).

Publicații la tema tezei. Rezultatele obținute sunt publicate în 5 articole științifice.

Volumul și structura tezei: adnotare (în limba română, engleză, rusă), lista abrevierilor, introducere, 4 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 218 titluri, 119 pagini text de bază, 3 anexe.

Cuvinte-cheie: transport rutier, criminalitate, cauze, condiții, personalitate, prevenirea infracțiunilor, victimă etc.

CONȚINUTUL TEZEI

Lucrarea este constituită din introducere, patru capitole divizate în subcapitole, concluzii și recomandări. Teza de doctorat cuprinde, de asemenea, lista bibliografiei utilizate, adnotarea și lista abrevierilor utilizate în teză.

În **Introducere** este argumentată actualitatea și importanța problemei abordate, sunt determinate scopul și obiectivele tezei, este redată noutatea științifică a rezultatelor obținute, justificată importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării. Tot în cadrul acestui compartiment, autorul se pronunță în privința aprobării rezultatelor, realizând și un scurt sumar al compartimentelor tezei.

Capitolul 1. Cercetări teoretice privind criminalitatea în domeniul transportului rutier.

1.1. Repere evolutive și dimensiuni actuale ale reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național. Autorul menționează că dirijarea circulației rutiere reprezintă o problemă abordată încă în trecutul îndepărtat. În acest sens, primele încercări de a ordona circulația orășenească au fost întreprinse în Roma Antică de către Gaius Iulius Cezar. Prin ordinul său, în anii `50 î.Hr., pe unele străzi ale orașului a fost introdusă circulația cu sens unic. Tot atunci a fost instituit un serviciu special de supraveghere a respectării regulilor respective care era constituit în special din foști pompieri.

Cu timpul, în reguli au fost introduse modificări și completări, erau detaliate particularitățile traversării intersecțiilor, modificarea regimului de viteză la apropierea de intersecție, interzicerea depășirii pe sectoarele mai dificile [17].

Dacă privim în adâncul istoriei noastre, vedem că circulația pe drumuri era reglementată în perioada modernă de acte care proveneau de la domnitori, cum ar fi, de exemplu, Hrisovul lui Alexandru Ipsilante din anul 1775, acest hrisov putând fi numit primul regulament de circulație publică [14, p. 123].

O altă încercare de reglementare juridică referitoare la domeniul circulației pe drumurile publice din România a avut loc în anul 1859, când în București, se elaborează cu titlu experimental primul regulament, intitulat „*Ordonanța pentru reglementarea trăsurilor în București*” [11].

Istoria modernă a regulilor circulației rutiere își are începutul în Londra pe 10 decembrie 1868, când pe piața din fața parlamentului a fost instalat un semafor mecanic.

Ca urmare a aderării României la *Convenția internațională pentru circulația autovehiculelor* (ratificată la 15.05.1929 conform Monitorului Oficial nr. 104), încheiată la data de

24 aprilie 1926, are loc, în 1929, o primă armonizare a legislației rutiere române, reflectând concepții și realități diferite.

Cu referire la evoluția istorico-juridică a infracțiunilor în domeniul transporturilor, urmează de menționat reglementarea acestora în Codul penal din 1961, care era foarte asemănător cu Codul penal al RSFSR, aplicat pe întreg teritoriul Uniunii Sovietice. El nu a adus foarte mari schimbări în sistemul normelor penale dedicate domeniului transportului. Infracțiunile de acest tip erau prevăzute în capitolul „Infracțiuni contra siguranței transporturilor” [12, p. 18].

Un document internațional adoptat în cadrul Consiliului Europei este *Convenția Europeană pentru reprimarea infracțiunilor rutiere*, adoptată la Strasbourg la 30 noiembrie 1964, care a intrat în vigoare la 18 iulie 1972.

În prezent, documentele de bază care reglementează circulația rutieră internațională și stabilesc cerințele față de participanții săi și documentele acestora sunt Convenția asupra circulației rutiere și Convenția asupra semnalizării rutiere. Acestea au fost adoptate în cadrul Conferinței internaționale de la Viena la 8 noiembrie 1968.

Actul normativ care la momentul de față este în vigoare pentru Republica Moldova și cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice și pe teritoriile adiacente acestora este *Regulamentul circulației rutiere* din 13 mai 2009.

Un alt act normativ menit să contribuie la buna organizare a transportului rutier este *Legea nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier*.

Sub aspect juridico-penal, domeniul încălcărilor din transporturi este reglementat de actualul *Cod penal*, adoptat prin Legea nr. 985-XV din 18 aprilie 2002, în vigoare din 12 iunie 2003, care prevede reglementări într-un capitol aparte (capitolul XII), „Infracțiuni în domeniul transporturilor”.

1.2. Analiza materialelor științifice cu privire la criminalitatea în domeniul transportului rutier. În cadrul respectivului paragraf este realizată o analiză a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier. O atenție deosebită se atrage publicațiilor din ultimii ani cu referire la problematica supusă cercetării. Retrospectiva în cauză include caracteristicile referitoare la cercetările în domeniu ale autorilor din Republica Moldova, România și Federația Rusă.

Materiale științifice publicate în Republica Moldova. În contextul cercetărilor întreprinse de către autorii autohtoni prezintă interes studiul realizat de Budeci Vitalie, prin teza de doctorat, *Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier* (Chișinău, 2014). Lucrarea reprezintă o cercetare complexă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier, cercetare în care sunt examinate problemele cu privire la răspunderea penală pentru acest grup de infracțiuni și disocierea răspunderii penale a participanților la traficul rutier.

Un articol științific relevant în care sunt examinate unele infracțiuni în domeniul transportului rutier aparține autorului Vitalie Stati: *Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art. 266,*

269 și 276 CP al RM (Revista Națională de Drept, martie, 2010). În cadrul respectivului articol sunt analizate, sub aspect juridico-penal, infracțiunile prevăzute la art. 266, 269 și 276 CP al RM.

În contextul analizei infracțiunilor în domeniul transportului rutier prezintă interes și articolul științific al autoarei Prodan Svetlana: *Evoluția și generalizarea infracțiunilor în domeniul transporturilor* (Legea și viața, decembrie, 2015). Potrivit autoarei, securitatea în transport se exprimă în lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, în siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor, instalațiilor, precum și în protecția mediului înconjurător. La rândul său, siguranța traficului rutier este starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la el împotriva accidentelor și consecințelor acestora [12, p. 16-17].

Un alt articol științific în care este abordată problematica accidentelor rutiere este cel al autorului O. Bejan, *Model explicativ al accidentelor rutiere* (Legea și viața, decembrie, 2010). În articol, autorul propune un model explicativ al accidentelor rutiere, acesta presupunând un caracter teoretic, elaborat în temeiul unor date, cunoștințe științifice, informații diverse, dar și observații, experimente nesistematice ale autorului.

Printre autorii autohtoni care au abordat sub aspect criminologic cauzele infracțiunilor și personalitatea infractorului este Gh. Gladchi. Astfel, în manualul de *Criminologie generală* (Chișinău, 2001), cu referire la cauzele și condițiile infracțiunii concrete, autorul specifică că acestea reprezintă ansamblul factorilor care determină decizia de a săvârși infracțiunea și realizarea acesteia [7, p. 93].

Materiale științifice publicate în alte state. În ceea ce privește materialele științifice publicate în alte state ținem să prezentăm lucrarea autorului român Maxim Bodan, *Managementul asigurării stării de legalitate în domeniul transporturilor rutiere* (București, 2013). În secțiunea destinată propunerilor, autorul a considerat necesară punerea în practică a unor măsuri menite să modernizeze și să crească autoritatea și eficiența poliției rutiere și, totodată, să protejeze concret agentul de circulație, indiferent de gradul profesional sau formațiunea din care face parte.

Ținem să remarcăm și contribuția autorului Narcis Giurgiu prin lucrarea „*Elemente de criminologie*” (Iași: Editura Fundației „Chemarea”, 1992), în care a cercetat probleme ce țin de criminalitate și personalitatea infractorului [6].

Lucrări științifice publicate în Federația Rusă. În contextul cercetării problemelor legate de infracțiunile în domeniul transportului rutier este examinată și lucrarea autorului D. Kuzmenco, *Криминалогический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов* (Тамбов, 2009). Potrivit autorului, anume în comportamentul pietonilor pot fi observate cele mai diverse fenomene care deseori sunt și inexplicabile. În ultimii ani, aproximativ 40%-60% din toate infracțiunile în domeniul transportului sunt legate de comportamentul victimal al pietonilor.

Cu referire la prevenirea victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier este examinată și publicația autoarei A. Țaracova, *Виктимологические аспекты предупреждения*

дорожно-транспортных преступлений (Москва, 2009). În lucrare este întreprinsă o analiză a accidentelor rutiere bazată pe natura socială comună a infracțiunilor și contravențiilor administrative, care se caracterizează printr-o unitate al sistemului factorilor obiectivi și subiectivi ce condiționează omogenitatea infracțiunilor și contravențiilor, asemănarea componentelor unora din ele în domeniul examinat [34].

O cercetare relevantă în domeniu este și teza de doctorat a autorului A. Soleanoi, *Предупреждение дорожно-транспортных преступлений* (Москва, 2011) [33]. Autorul menționează că prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier urmează a fi examinat ca fiind un mijloc important al reglementării sociale a relațiilor sociale în calitate de interacțiune a măsurilor cu caracter social-economic, juridico-administrativ și educativ și, în cele din urmă, ca o combinație a diferitor niveluri de prevenire a criminalității implementate în activitatea diferitor categorii de subiecți.

O altă lucrare consacrată cercetării problemelor criminalității în domeniul transportului rutier este cea a autorului K. Aruev, *Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления и вопросы профилактики данного вида преступлений* (Санкт-Петербург, 2007).

Autorul și-a trasat ca scop de bază elucidarea legăturilor care determină apariția unor forme deviate de comportament ale persoanelor care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier, existența și răspândirea diferitor reacții agresive de comportament ale unor persoane.

Întru elucidarea problemelor ce țin de infracțiunile în domeniul transportului rutier, prezintă interes și lucrarea autorului A. Gabdrahmanov, *Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты)* (Казань, 2007).

Având în vedere complexitatea problemei abordate, este analizată și lucrarea autorului D. Nichitas, *Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: криминологические и уголовно-правовые проблемы* (Москва, 2006).

Scopul cercetării a constat în elaborarea științifică complexă a aspectelor teoretice și practice ale perfecționării sistemului de contracarare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier [26].

1.3. Concluzii la capitolul 1, conține cele mai relevante constatări punctate de autor în cadrul capitolului respectiv al tezei.

Capitolul 2. Analiza criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

În paragraful 2.1., *Noțiuni generale cu privire la infracțiunile în domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora*, se menționează că impactul uman al accidentelor rutiere este enorm pentru familiile victimelor ale căror vieți deseori au fost schimbate irevocabil, cât și pentru întreaga societate, devenind o problemă națională, care contribuie la criza demografică și impune o povară suplimentară asupra unor economii și așa firave.

Securitatea în transport reprezintă o parte integrantă a securității și ordinii dintr-un stat. Aceasta se exprimă în lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, în siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor, instalațiilor, precum și în protecția mediului înconjurător. La rândul său, siguranța traficului rutier este starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la el contra accidentelor și consecințelor acestora [2, p. 181].

Un rol important în prevenirea încălcării regulilor existente în domeniul transportului rutier revine legii penale care, în complex cu alte ramuri ale dreptului, este menită să asigure securitatea circulației rutiere. În domeniul asigurării interramurale a securității în transport legea penală interacționează, în primul rând, cu legislația contravențională.

În literatura de specialitate nu există o opinie unitară privind conținutul noțiunii „criminalitate în domeniul transportului rutier”. Astfel, în lucrările consacrate tematicii juridico-penale, autorii încearcă să evite această noțiune și operează cu obiectul juridic generic sau special, cum ar fi, de exemplu, infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport, admițând, de asemenea, divizarea infracțiunilor din cap. XII CP al RM în subcapitole.

În opinia autorului, criminalitatea în domeniul transportului rutier reprezintă o totalitate de infracțiuni săvârșite în legătură cu exploatarea mijloacelor de transport într-un anumit interval de timp, pe un anumit teritoriu, în prezența indicatorilor calitativi și cantitativi. Printre semnele principale ale unui astfel de criminalitate este cauzarea prejudiciului material și fizic, iar în unele cazuri – și cel moral.

Din categoria respectivă fac parte: încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP al RM); conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art. 264¹ CP al RM); punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP al RM); părăsirea locului accidentului rutier (art. 266 CP al RM); încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art. 269 CP al RM).

2.2. Indicatorii cantitativi-calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Cota-parte a tuturor infracțiunilor săvârșite din imprudență în structura generală a criminalității constituie aproximativ 15-20%. Infracțiunile din domeniul transportului rutier ocupă aproximativ 75% din numărul total al infracțiunilor săvârșite din imprudență [23, p. 42].

În anul 2016, pe teritoriul republicii au fost înregistrate în total 41,9 mii infracțiuni, înregistrând o creștere de 5,4% față de anul precedent, iar comparativ cu anul 2012 nivelul infracționalității a crescut cu 14,5%. În structura infracțiunilor înregistrate, aproape fiecare a doua infracțiune este contra patrimoniului (53,5%), iar fiecare a șaptea în domeniul transporturilor (14,7%) [10].

Cota infracțiunilor în domeniul transportului rutier, din numărul total de infracțiuni în domeniul transportului săvârșite în anul 2016, o constituie 98% (în anul 2015 – 98%).

Cu referire la dinamica infracțiunilor înregistrate în domeniul transportului rutier pe ultimii 5 ani, sunt relevate următoarele date statistice: anul 2012 – 4761 infracțiuni; anul 2013 – 5202 infracțiuni; anul 2014 – 5921 infracțiuni; anul 2015 – 5753 infracțiuni; anul 2016 – 6046 infracțiuni [5].

Astfel, având în vedere dinamica în creștere a infracțiunilor examinate, urmează să recunoaștem că criminalitatea în domeniul transportului rutier, ca fenomen social în Republica Moldova, rămâne a fi destul răspândit și periculos.

2.3. Cauzele și condițiile infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În context, autorul menționează că accidentele rutiere sunt provocate de diverse cauze, iar studierea acestora este deosebit de importantă pentru elaborarea măsurilor în vederea asigurării securității circulației. În baza cercetării și analizei accidentelor rutiere a fost stabilit că numărul și gravitatea accidentelor se află în dependență directă de următorii factori: 1) numărul populației; 2) numărul mijloacelor de transport; 3) dimensiunile rețelilor de transport; 4) coeficientul utilizării mijloacelor de transport; 5) infrastructura rețelilor de transport; 6) starea tehnică a mijloacelor de transport. În afară de factorii indicați mai există un șir întreg de alți factori care au o influență semnificativă asupra provocării accidentelor și traumatismului. Accidentele rutiere deseori se repetă pe anumite segmente de drum cum ar fi: intersecții; puncte de oprire; cotituri; străzi cu circulație intensă sau carosabil îngust, cu înclinare sau iluminare proastă. Repetarea accidentelor pe același segment de drum poate fi legat de lacune de planificare sau alte neajunsuri ale respectivului segment de drum [31].

Factorii de bază care influențează asupra numărului de accidente rutiere este nivelul extrem de scăzut al disciplinei șoferilor, neglijarea regulilor circulației rutiere, lacune în organizarea circulației rutiere. Accidentele rutiere apărute din vina pasagerilor sunt urmarea diferitor cauze: 1) urcării și coborârii în timpul deplasării mijlocului de transport; 2) deplasarea prin agățarea de părțile exterioare ale mijlocului de transport; 3) deplasarea pietonului pe partea carosabilă; 5) traversarea străzii la semnalul roșu al semaforului sau într-un loc interzis; 6) starea de ebrietate a pietonului [27, p. 405-406].

Ca premise care au creat condiții pentru accidente rutiere sunt următoarele defecțiuni ale mijloacelor de transport în comun: 1) defecțiuni ale sistemelor de închidere a ușilor; 2) amplasarea ușilor în fața roților; 3) iluminarea proastă a mijloacelor de transport; 4) sistemul de frânare imperfect sau defect; lipsa indicatoarelor care ar semnala depășirea limitelor de viteză etc.

Studierea practicii judiciare demonstrează că cauzele și condițiile accidentelor cu diferite mijloace de transport se referă în special la personalitatea infractorului, cu o pondere de 30-35%; în funcție de situație – 10-15%; în funcție de personalitate și situație – 40-45%; în funcție de personalitate, situație și mijloc de transport – 10-15%. Fiecare a 7-8-a infracțiune din domeniul transportului rutier comisă din imprudență a fost săvârșită sub influența situației criminogene asupra infractorului [19, p. 297].

2.4. Concluzii la capitolul 2. Sunt sintetizate și reflectate principale concluzii și recomandări reflectate în capitolul respectiv.

Capitolul 3. Personalitatea infractorilor care au comis infracțiuni în domeniul transportului rutier.

3.1. Personalitatea infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acestora. În diverse studii din domeniul criminologiei și a psihologiei se menționează că personalitatea infractorului se caracterizează prin anumite particularități care-i deosebesc de cetățenii onești. Personalitatea infractorilor care încalcă legea din imprudență are mai puține calități criminogene. Autorul împărtășește opiniile și stereotipurile existente, potrivit cărora persoanele care încalcă frecvent regulile circulației rutiere sunt din rândul conducătorilor de vehicule. Totodată, este susținut faptul că și în rândul pietonilor, ca cel mai numeros și vulnerabil grup de participanți la traficul rutier, se întâlnesc persoane care încalcă sistematic regulile circulației rutiere [24, p. 5].

În literatura de specialitate, persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt atribuite la categoria infractorilor care au comis infracțiuni din imprudență (cu excepția alin. (1) și alin. (3) art. 264¹ CP al RM). Persistă opinia că acestea sunt persoane social-integrate, cărora nu le sunt caracteristice deficiențe ale conștiinței juridice sau morale. În acest context, P. Daghel constată că subiectul infracțiunii săvârșite din imprudență nu conștientizează caracterul social-periculos al faptei sale. El nu numai că nu dorește (sau nu admite) cauzarea unui prejudiciu societății, dar nici nu prevede posibilitatea cauzării unui asemenea prejudiciu, fie că este convins în prevenirea lui. Astfel, dacă subiecții infracțiunilor comise cu intenție își contrapun voința sa intereselor societății, atunci cauza social-psihologică a infracțiunilor săvârșite din imprudență este neatenția și iresponsabilitatea [16].

În opinia autorului, calitățile personale și conștiința juridică a persoanelor implicate în accidente rutiere nu sunt suficient studiate. Trezește o anumită îndoială și caracterul incidental al accidentelor rutiere. Marea majoritate a accidentelor rutiere sunt determinate chiar de acțiunile persoanei vinovate, însă este oare accidentul rutier un eveniment întâmplător în viața acestuia? Accidentul rutier soldat cu urmări grave nu reprezintă doar un concurs de circumstanțe nefavorabile în viața persoanei, la dispariția cărora el nu se va mai deosebi de majoritatea cetățenilor onești. Infracțiunea săvârșită de către acesta reprezintă o consecință firească a comportamentului său și a predispoziției de a încălca legea.

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

3.2. Caracteristica criminologică a personalității infractorului în domeniul transportului rutier. Referindu-se la *trăsăturile social-demografice* ale persoanelor care au săvârșit infracțiuni în

domeniul transportului rutier, autorul menționează că acestea se determină în funcție de tipul participanților circulației rutiere.

Astfel, caracteristicile de vârstă ale persoanelor care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt ca un indicator al anumitor etape de dezvoltare a personalității, al atingerii de către aceasta a maturității sociale și a unor poziții sociale etc., adică sunt legate de alte particularități ale personalității, după care putem judeca în baza criteriilor de vârstă.

În rândul celor care conduc mijloace de transport predomină persoanele cu vârsta cuprinsă între 18-40 ani (70%), în 91% din cazuri – persoane de sex masculin. Conform datelor statistice existente, persoanele care încalcă sistematic regulile circulației rutiere fac parte din categoria de vârstă de la 18 la 35 ani (corespunzător 18-20 ani – 65,1%, 20-25 ani – 60,5%, 26-35 ani – 23,3%) [29, p. 24]. În perioada de vârstă respectivă (18-35 ani) apare criza „maturizării”, legată de identificarea locului în viață și de realizarea abilităților. Una din manifestările unei astfel de crize la conducătorii-delinvenți de vehicule sunt conflictele cu legea, inclusiv conflictele în domeniul circulației rutiere.

Caracteristicile de vârstă ale conducătorului de vehicul care încalcă frecvent regulile circulației rutiere poate fi privit ca un indicator al maturizării sociale, al asimilării normelor și prevederilor din domeniul circulației rutiere care, de asemenea, sunt legate de alte particularități ale personalității ce se referă la criteriile de vârstă.

În rândul pietonilor, cel mai mare număr de încălcări ale regulilor circulației rutiere le admit adolescenții și tinerii cu vârsta cuprinsă între 12 și 35 de ani (78%). Alte categorii de vârstă sunt reprezentate după cum urmează: de la 25 până la 50 ani (38%); persoanele cu vârsta peste 60 ani (26%); pietonii de vârsta claselor primare, 7-11 ani (9%). La rândul său, bărbații-pietoni de vârsta adolescentă și tânără (49%) încalcă regulile circulației rutiere mai frecvent decât femeile-pietoni de aceeași vârstă (29%) [18, p. 429].

Astfel, persoanele trase la răspundere pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier reprezintă o parte activă a populației, aptă de muncă și ocupată, în mare parte, în domeniul de producere. Această circumstanță nu-și poate lăsa amprenta asupra caracteristicii lor social-demografice.

Caracteristicile criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier pot fi condiționate de diferite circumstanțe. Este evident că în afară de particularitățile de personalitate și comportament al unui participant concret al circulației rutiere crearea situației de accident poate fi legată de un complex de factori obiectivi, inclusiv de condițiile rutiere, starea tehnică a mijloacelor de transport. În acest context, este important de a aprecia corect și multilateral personalitatea unui violator al regulilor circulației rutiere și de a da o apreciere justă acțiunilor fiecărui participant la trafic.

3.3. Tipologia persoanelor implicate în comiterea infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În contextul respectivului paragraf se menționează că 12% din numărul total de persoane condamnate pentru astfel de infracțiuni au fost atrași anterior la răspundere penală

pentru încălcări similare. În aceste condiții, nu poate fi vorba despre un infractor „situațional” și este întemeiat de a evidenția în tipologia persoanelor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier așa numitul tip „înrațit” de infractor, la care pot fi atribuite persoanele care anterior au mai comis încălcări în domeniul examinat [15, p. 75]. Astfel, în rândul persoanelor care săvârșesc infracțiuni prevăzute de art. 264 CP al RM urmează de evidențiat trei tipuri de personalități ale infractorilor: „înrațit”, „instabil” și „situațional”.

În baza analizei literaturii științifice, a tendințelor moderne de comportament al conducătorilor de vehicule, în condițiile circulației rutiere, mai sunt evidențiate și alte tipuri de conducători de vehicule care încalcă sistematic regulile circulației rutiere, și anume:

Conducătorul de vehicul cinic, care are o experiență de încălcare a regulilor circulației rutiere fără a fi pedepsit, lipsește (sau este scăzută) frica de a fi pedepsit.

Conducătorul de vehicul provocator este persoana care prin acțiunile sale creează intenționat condiții pentru încălcarea regulilor circulației rutiere.

Conducătorul de vehicul fără experiență – persoana cu un nivel scăzut al automatizării acțiunilor, nu poate respecta regulile circulației rutiere datorită autoreglării limitate ale acțiunilor și nivelului scăzut de pregătire.

Conducătorul de vehicul alarmat – în condițiile circulației rutiere se supune ușor emoțiilor și manifestă o predispoziție la o reacție emoțională la situația în trafic. [20].

3.4. Concluzii la capitolul 3. Conține sistematizarea concluziilor și recomandărilor înaintate în contextul problemelor abordate.

Capitolul 4. Prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

În paragraful 4.1. Măsuri generale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier, se specifică faptul că prevenirea generală a criminalității reprezintă un sistem de măsuri în vederea înlăturării proceselor de determinare a criminalității care influențează asupra populației sau a grupurilor sale, care se evidențiază în baza criteriilor economice, sociale etc. [21, p. 431-432].

În ceea ce privește asigurarea securității circulației rutiere, o astfel de prevenire ține în special de realizarea planurilor de dezvoltare socială și economică în domeniul creării unor noi tipuri sigure de vehicule, construcției unor comunicații rutiere, întreținerii la nivelul convenit a infrastructurii rutiere, reglementării juridice a unor condiții sigure de exploatare a vehiculelor, cultivării culturii juridice în rândul participanților la trafic etc.

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

joacă mijlocul de transport, drumul și situația din trafic în mecanismul respectivei infracțiuni [4, p. 47].

În literatura juridică sunt prezentate noțiuni specifice ale prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier, cum ar fi, spre exemplu: o totalitate de măsuri preventive și de control în privința participanților la traficul rutier și a mijloacelor care asigură securitatea acestora [32, p. 8].

În contextul cercetării noastre, reperatele prevenirii sunt prezentate în modul următor.

În primul rând, acestea sunt centrele de activism social în orașe, la care se referă soluțiile organizatorice privind amplasarea teritorială a centrelor industriale, administrative și culturale. În al doilea rând, acestea se referă la personalitatea conducătorului de vehicul care a comis o infracțiune în domeniul transportului rutier. Al treilea reper specific al prevenirii îl reprezintă funcționarii poliției de patrulare care nu îndeplinesc doar funcții de prevenire, ci mai sunt percepuți de către conducătorii de vehicule ca factori ce posedă un potențial refutativ evidențiat. În calitate de al patrulea reper al prevenirii apare situația concretă și elementele sale gestionabile sau parțial gestionabile.

Spectrul măsurilor de prevenire aplicat în diverse regiuni și țări ale comunității internaționale este destul de voluminos și divers. Totodată pot fi scoase în evidență trei circumstanțe: 1) o importanță tot mai mare comparativ cu măsurile juridico-penale o capătă direcția de prevenire; 2) tot mai populară devine teza, potrivit căreia nici o activitate de prevenire nu poate fi eficientă fără transformări social-economice și tehnico-științifice la nivelul întregii țări; 3) tot mai evidentă devine ideea privind necesitatea de a include prevenirea criminalității în strategiile naționale și internaționale în domeniul dezvoltării civilizaționale [28, p. 15].

Prin urmare, măsurile de prevenire generală, deși pot fi realizate și la nivelul unei măsuri speciale (anumite ramuri ale economiei, grupuri sociale ale populației) sau particulare (prevenirea individuală), în cea mai mare parte a lor sunt universale, adică acționează la nivelul întregii societăți. Efectul prevenirii criminalității prin măsuri economice, sociale, politice, cultural-educative este atins în special în urma prevenirii generale, însă măsuri analogice de prevenire pot fi realizate și în cadrul activității special-criminologice. Măsurile juridice de drept pot fi atât parte componentă a prevenirii generale, cât și a celei speciale. Exemple ale unei asemenea interconexiuni ale măsurilor de prevenire generală și specială ar putea fi aduse reieșind nu doar din aceste temeuri (proporții, conținut), dar și altele [22, p. 286].

4.2. Măsuri special-criminologice de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Măsurile speciale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier includ controlul asupra respectării regulilor circulației rutiere, identificarea și înlăturarea circumstanțelor care contribuie la apariția situației de accident (îmbunătățirea stării drumurilor, a mijloacelor de transport, a calificării conducătorilor de vehicule); elucidarea și înlăturarea cauzelor și condițiilor unor infracțiuni concrete, prevenirea recidivei, realizarea diferitor măsuri în rândul persoanelor care interacționează cu vehiculele (conducătorii auto profesioniști, persoane care se ocupă de deservirea,

diagnosticarea și reparația vehiculelor etc.), precum și în rândul participanților la trafic care manifestă un comportament victimologic. În calitate de exemplu al unei activități de prevenire specială în domeniul vizat menționăm complexul de măsuri preventive cu genericul „Atenție – copii!” în vederea profilaxiei traumatismului rutier în rândul copiilor [8, p. 28].

La astfel de activități se mai referă: controlul asupra respectării regulilor securității circulației și a exploatării mijloacelor de transport; curmarea încălcărilor în domeniul transportului rutier; aplicarea sancțiunilor față de persoanele care au comis încălcări în domeniul transportului rutier; stabilirea și înlăturarea factorilor care contribuie la crearea unor situații de accident; educația juridică a conducătorilor de vehicule, a personalului care deservește mijloacele de transport, precum și a altor participanți la traficul rutier.

Activitatea desfășurată în vederea prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier poate avea rezultate eficiente în condițiile desfășurării acesteia la etapa inițială cu potențialii delincvenți. O astfel de activitate ține de competența organelor de supraveghere departamentală și interdepartamentală asupra securității funcționării transportului în țară.

Perfecționarea bazei legale, ridicarea nivelului de pregătire profesională, sporirea nivelului de securitate în mijloacele de transport vor influența, fără îndoială, asupra numărului de infracțiuni în domeniul transportului rutier. Însă cea mai eficientă metodă de prevenire și diminuare a acestora va fi conștientizarea de către participantul la traficul rutier a gravității consecințelor survenite în urma încălcărilor pe care le comite. Doar în acest caz putem vorbi despre o tendință de diminuare a numărului infracțiunilor rutiere, deoarece cauza lor de bază este factorul uman.

4.3. Probleme legate de perfecționarea măsurilor de prevenire generală și specială a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Fiind condiționată de multipli factori, siguranța traficului rutier reprezintă o problemă complexă, soluționarea căreia necesită o abordare de sistem la nivel național.

Practica internațională demonstrează că sistemul de management al siguranței rutiere, modern și durabil pentru infrastructura rutieră, trebuie să includă măsuri și prevederi legale și instituționale adecvate și eficiente, precum și tehnici sau metode ce vor fi folosite de agențiile responsabile de organizarea circulației rutiere.

Urmează de menționat că, în plan internațional, majoritatea propunerilor țin de metode tehnico-inginerești de soluționare a problemelor securității circulației rutiere în baza unor programe speciale în condițiile unei stabilități relative a procedurilor de regularizare a circulației rutiere. În Republica Moldova se observă o tendință opusă, de bază fiind abordarea normativă față de soluționarea problemei în cauză. Astfel, pe parcursul a 27 de ani reacția statului la problema securității circulației rutiere rămâne neschimbată. Creșterea numărului de accidente conduce la adoptarea unor norme juridice, orientate spre înăsprirea răspunderii pentru încălcările în domeniul respectiv. Răspunderea era înăsprită, însă astfel de soluții provocau reacții de protest din partea persoanelor indignate de sancțiunile excesive.

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 [68], 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, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național.

4.4. Măsuri individuale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În contextul examinării respectivului paragraf se menționează că prevenirea individuală a infracțiunilor este, în primul rând, influența asupra persoanelor predispuse să săvârșească unele fapte ilegale, precum și asupra mediului lor social [21, p. 451]. Tipul respectiv de activitate preventivă presupune o muncă bine sistematizată cu o persoană concretă și cu anturajul său apropiat. În calitate de reper al unei astfel de preveniri îl constituie persoanele cu un risc criminal sporit, comportamentul cărora poartă deja un caracter ilegal sau antisocial. În sistemul examinat urmează a fi supuși unei influențări preventive persoanele care anterior au săvârșit infracțiuni sau fapte contravenționale în domeniul transportului/circulației rutiere.

Printre metodele prevenirii infracțiunilor sunt evidențiate metodele de convingere și de constrângere.

Nu este simplu de ai determina pe conducătorii de vehicule să nu încalce sau să încalce mai rar regulile de circulație doar prin măsuri de prevenire. În acest sens, se impune o abordare complexă cu eliminarea sau neutralizarea factorilor determinanți ai comportamentului deviant. În doctrina criminologică, sunt descrise mai multe măsuri eficiente, realizarea cărora ridică nivelul securității circulației rutiere [16, p. 78].

Concluzionând asupra celor relatate, se menționează că în pofida vastei diversități de condiții care favorizează săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a tipului respectiv de criminalitate trebuie totuși plasat pe înlăturarea cauzelor comiterii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului auto. Este importantă nu doar formarea unei maniere și culturi de conducere a vehiculului permise de lege, ci și inocularea unor deprinderi automatizate ale reacțiilor locomotorii în condițiile unor situații de accident.

Prin urmare, măsurile propuse în contextul acestei tezei de doctorat sunt capabile să înregistreze un rezultat mai bun în condițiile realizării lor în complex și a determinării clare a modului lor de utilizare. Nomenclatorul măsurilor respective nu este exhaustiv și poate fi completat, ținând cont de tendințele în schimbare ale politicii actuale a statului.

4.5. Măsuri victimologice de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Infracțiunile în domeniul transportului rutier prezintă un pericol social semnificativ, deoarece reprezintă cauza decesului și traumatizării multor persoane.

Anual, pe drumurile Republicii Moldova decedează circa 500 de oameni (dintr-o populație de 3,5 milioane). 10% din victimele accidentelor rutiere sunt copiii. 3000 de oameni sunt anual traumatizați în accidente. La acest capitol, țara noastră este într-un clasament internațional alături de țările Africii. La celălalt capăt al clasamentului se află Israelul. Numărul populației acestei țări este de circa 8 milioane din care mor anual în accidente rutiere circa 100 de șoferi și pietoni. Circa 75% din accidentele soldate cu deces se produc din cauza încălcării regimului de viteză [1].

Astfel, este foarte important de a desfășura activități de prevenire a acestor categorii de fapte, urmând să poarte un caracter sistemic. Aceasta presupune că măsurile de prevenire trebuie să fie orientate nu doar asupra infractorului, ci și asupra victimei. În acest sens, prevenirea victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier necesită o atenție sporită.

Prin urmare, prevenirea victimologică ca direcție specializată în sistemul prevenirii infracțiunilor reprezintă o totalitate de măsuri generale și special-criminologice, orientate spre stabilirea și diminuarea victimității individuale și colective prin intermediul înlăturării predispozițiilor victimale negative și asigurării securității lor [30, p. 240-243].

Esența prevenirii victimologice a infracțiunilor în domeniul transportului rutier constă în identificarea și înlăturarea factorilor, circumstanțelor și situațiilor care formează un comportament cu un grad sporit de vulnerabilitate victimală la traseu, stabilirea grupurilor de risc cu un grad înalt de vulnerabilitate victimală și influențarea acestora în scopul restabilirii sau activizării culturii lor juridice și a unor directive clare de respectare a regulilor circulației rutiere.

4.6. Concluzii la capitolul 4. Sunt sintetizate și reflectate principalele concluzii și recomandări reflectate în capitolul respectiv.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Cercetările desfășurate în contextul tezei de doctorat au permis înaintarea unui ansamblu de concluzii care, în totalitate, reflectă noutatea științifică a rezultatelor obținute. Printre cele mai importante *concluzii*, care comportă un caracter general, se înscriu:

1. Criminalitatea în domeniul transportului rutier reprezintă o totalitate de infracțiuni săvârșite în legătură cu exploatarea mijloacelor de transport într-un anumit interval de timp, pe un anumit teritoriu, în prezența indicatorilor calitativi și cantitativi. Unul din semnele principale ale respectivului gen de criminalitate este încălcarea regulilor de circulație rutieră [2, p. 183].

Impactul uman al accidentelor rutiere este enorm pentru familiile victimelor, viața cărora, deseori, este schimbată irevocabil, cât și pentru întreaga societate, devenind o problemă națională acută care contribuie radical asupra crizei demografice și creează o povară suplimentară pentru economia țării.

2. În baza cercetării și analizei accidentelor rutiere a fost stabilit că numărul și gravitatea acestora se află în dependență directă de următorii factori: a) numărul populației; b) numărul mijloacelor de transport; c) dimensiunile rețelelor de transport; d) coeficientul utilizării mijloacelor de transport; e) infrastructura rețelelor de transport; f) starea tehnică a mijloacelor de transport. În afară de factorii menționați, mai există un șir întreg de alți factori care au o influență semnificativă asupra provocării accidentelor și traumatismelor umane. Accidentele rutiere se repetă frecvent pe anumite segmente de drum, cum ar fi: intersecții; puncte de oprire; cotituri; străzi cu circulație intensă sau carosabil îngust, cu înclinare sau iluminare proastă. Repetarea accidentelor pe același segment de drum poate fi legat de lacunele de planificare sau alte neajunsuri ale respectivului segment de drum.

3. În prezent, principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări. În acest context, o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină la persoanele care urcă la volanul mijlocului de transport. De asemenea, în politica actuală din domeniul investigat urmează de ținut cont de factorii cu caracter economic, social și moral-spiritual, care influențează nemijlocit asupra numărului de accidente rutiere, precum și asupra criminalității în domeniul transportului rutier.

4. În baza analizei efectuate evidențiem două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier. La prima categorie, comportamentul este dominat de sineîncredere exagerată în sine și frivolitate, acestora fiindu-le caracteristic autoritarismul, bravada și caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale precum: neglijența și tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană. În acest sens, se constată că în rândul celor care comit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt mai puține persoane cu calități tipice altor categorii de infractori [3, p. 22].

5. Problemele abordate impun accentuarea necesităților influențării comune a statului și societății asupra participanților la traficul rutier în scopul formării unor stereotipuri sociale importante ale culturii în transport și ridicării conștiinței juridice. Situația se agravează din cauza nihilismului juridic general, atitudinii indiferente față de eventualele urmări negative ale accidentelor rutiere, lipsei percepției adecvate de către participanții la traficul rutier a cauzelor apariției accidentelor rutiere, implicării insuficiente a populației în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere. Astfel, este necesară elaborarea și implementarea unor măsuri de influență pozitivă asupra personalității participanților la traficul rutier. În acest sens, o importanță deosebită urmează a fi acordată formării morale a personalității și corectării defectelor care favorizează încălcarea regulilor de securitate, cum ar fi: încrederea exagerată în sine, supraaprecierea propriilor posibilități, iresponsabilitatea etc.

6. Prevenirea specială a criminalității, spre deosebire de cea generală, are un caracter bine orientat spre neadmiterea săvârșirii unor noi infracțiuni. Predestinația specială pentru determinarea și înlăturarea (blocarea, neutralizarea) cauzelor, condițiilor și altor determinante ale criminalității reprezintă particularitatea sa cea mai importantă. În esență, doar acest semn (orientarea fixă) are o semnificație absolută, jucând rolul de criteriu calitativ pentru delimitarea tipurilor examinate de prevenire a criminalității [4, p. 48].

7. În plan internațional, majoritatea propunerilor de soluționare a problemelor securității circulației rutiere țin de metodele tehnico-inginerești, implementate în baza unor programe speciale în condițiile unei stabilități relative a procedurilor de regularizare a circulației rutiere. În Republica Moldova se observă o tendință opusă, de bază fiind abordarea normativă față de soluționarea problemei în cauză. Astfel, pe parcursul a 27 de ani reacția statului la problema securității circulației rutiere rămâne neschimbată. Creșterea numărului de accidente conduce la adoptarea unor norme juridice, orientate spre înăsprirea răspunderii pentru încălcările în domeniul respectiv. Răspunderea este înăsprirea, însă astfel de soluții provoacă reacții de protest al persoanelor indignate de sancțiuni excesive [4, p. 48].

8. Luând în considerație diversitatea condițiilor care contribuie la comiterea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, accentul de bază la elaborarea măsurilor de prevenire a tipului respectiv de criminalitate trebuie pus pe înlăturarea factorilor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul. Este importantă nu doar formarea unei maniere și culturi de conducere a vehiculului permise de lege, ci și inocularea unor deprinderi automatizate ale reacțiilor locomotorii în condițiile unor situații de accident.

9. Prevenirea victimologică a accidentelor rutiere în care sunt implicați minorii nu necesită doar o perfecționare, ci și o conștientizare a faptului că starea accidentelor rutiere în Republica Moldova depinde de fiecare participant la trafic și necesită conjugarea eforturilor întregii societăți. Astfel, crearea unor condiții reale pentru o circulație sigură a copiilor pe drumuri, străzi și părțile adiacente ale acestora sunt în măsură să contribuie semnificativ la ridicarea culturii juridice și

disciplinarea tinerilor participanți la circulația rutieră și, în cele din urmă, la micșorarea numărului infracțiunilor legate de circulația rutieră, victimele cărora sunt copiii.

În legătură cu investigațiile realizate în cadrul lucrării înaintăm mai multe *recomandări* care pot fi luate în considerație la perfecționarea activității de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier:

1. În contextul problemelor examinate, considerăm a fi oportun completarea Codului contravențional al Republicii Moldova cu un nou articol 233¹ „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare maladivă”.

În acest sens, art. 233¹ Cod contravențional al Republicii Moldova urmează a fi formulat în următoarea redacție: *„Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare maladivă sau consumul unor medicamente care conțin substanțe incluse în nomenclatorul substanțelor interzise pentru a fi consumate de către conducătorii de vehicule, însoțită de încălcarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere,*

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale” .

Nomenclatorul substanțelor interzise urmează a fi elaborat de către specialiști în domeniul medicinei și trebuie să conțină toate substanțele care au un caracter limitativ în privința conducerii unui autovehicul.

2. Prevenirea eficientă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier poate fi asigurată prin realizarea unui complex de măsuri, sub forma unui program de influențare asupra elementelor sistemului „persoană – mijloc de transport – drum”, care include: a) organizarea sistemului științific și profesional de informare a populației cu privire la securitatea circulației rutiere; ridicarea nivelului profesional și juridic de pregătire a participanților la traficul rutier; realizarea măsurilor în vederea organizării evacuării post accident și acordării ajutorului calificat persoanelor vătămate; sporirea eficienței activității poliției patrule; prevenirea beției, narcomaniei și a altor vicii similare; b) implementarea tehnologiilor moderne în vederea perfecționării securității active și pasive a mijloacelor de transport; c) amenajarea localităților cu elemente obligatorii de securitate a circulației rutiere; planificarea și construcția drumurilor, ținându-se cont de asigurarea separării transportului de pietoni și circulației transportului în diverse direcții; îmbunătățirea condițiilor de vizibilitate; iluminarea drumurilor și străzilor.

3. În scopul asigurării securității transportului rutier, considerăm necesară elaborarea unei programe computerizate care ar imita circulația rutieră, incluzând situațiile cu pericol de accident. Trecerea cu succes a unui set de situații din respectiva programă trebuie să devină o condiție pentru primirea permisului de conducere. Ca rezultat pozitiv trebuie apreciat supraviețuirea participanților la trafic și cauzarea unei pagube materiale minime. Un astfel de deznodământ trebuie să se manifeste constant în câteva situații similare. Acest fapt va demonstra că persoana a trecut instruirea și a dezvoltat reacțiile locomotorii necesare, își focusează corect atenția asupra elementelor situației rutiere și prognozează corect evoluția evenimentelor.

Astfel, complexul informațional pentru formarea și dezvoltarea abilităților necesare de conducere a vehiculului trebuie să corespundă următoarelor cerințe: a) să permită imitarea exactă a conducerii vehiculului; b) să imite caracteristicile tehnice ale diferitor vehicule; c) să utilizeze situații rutiere tipice și cu pericol sporit; d) să fie un test obligatoriu în cadrul susținerii examenului de obținere a permisului de conducere sau la schimbarea permiselor cu termenul expirat.

4. În contextul condițiilor de obținere a permisului de conducere, propunem implementarea sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină un astfel de permis. Astfel, în scopul prevenirii unor infracțiuni în domeniul transportului rutier considerăm că ar fi oportun de a introduce unele completări în *Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier* pentru persoanele care solicită examinarea în vederea obținerii permisului de conducere. Este vorba de capitolul IV, „Condiții de admitere la examen și documentarea cu permis de conducere”, pct. 10, care urmează a fi completat cu lit. f), având următorul conținut:

„f) adeverința privind susținerea testului psihologic în vederea corespunderii calităților unui conducător de vehicul sigur, precum și certificatul de modelul stabilit privind aptitudinea de a conduce mijloace de transport de o anumită categorie”.

În acest sens, este necesar de a include în practică susținerea unui test psihologic special, care ar permite de a determina dacă persoana este predispusă să comită accidente rutiere, fie incapacitatea acesteia de a preveni unele accidente rutiere. Prin analogie cu profilul psihologic al persoanelor condamnate în baza art. 264 CP al RM, cetățenii, pe lângă cunoștințele teoretice și aptitudinile practice referitoare la regulile circulației rutiere, vor trebui să confirme și capacitatea de a conduce mijlocul de transport în condiții sigure.

5. Comportamentul ilegal în trafic poate fi diminuat prin prevenirea generală și specială, orientată spre cele mai criminogene și victimogene grupuri de persoane. În acest sens, o modalitate eficientă de prevenire ar fi reclama socială, direcționată spre un anumit auditoriu sau prezentată unui public mai larg prin intermediul mass-mediei. Astfel, direcțiile de bază ale reclamei sociale trebuie să devină: a) actualizarea urmărilor accidentelor rutiere prin demonstrarea consecințelor și stabilirea legăturii cauzale între comportamentul ilegal al participanților la trafic și decesul sau vătămarea persoanelor; b) în cazul măsurilor privind actualizarea urmărilor accidentelor rutiere nu ar trebui pus accentul pe propria securitate, ci pe punerea în pericol a terțelor persoane, balansând la limita imaginii conducătorului auto vinovat de producerea accidentului; c) persoanele care încalcă regulile circulației rutiere urmează să apară într-o imagine ironică, care ar știrbi din prestigiul unor astfel de modele de comportament.

6. În opinia noastră, la soluționarea unui șir de probleme ar contribui adoptarea la nivel statal a unui act normativ, în care urmează să fie reflectat un algoritm clar de interacțiune al reprezentanților poliției patrulare cu instituțiile de învățământ, inclusiv procedura de evaluare anuală a nivelului de cunoaștere de către elevi a regulilor circulației rutiere. Evident că modificările

respective trebuie să fie îmbinate cu introducerea unui curs obligatoriu în toate instituțiile de învățământ, intitulat „Regulile circulației rutiere”.

În scopul realizării ideii privind ridicarea nivelului de pregătire în domeniul securității circulației rutiere în rândul elevilor este necesar de operat modificări corespunzătoare în statele de personal, inclusiv includerea funcțiilor de profesori care posedă cunoștințe și au calificarea necesară pentru instruirea în domeniu a elevilor. Calificarea și competențele pedagogilor implicați în desfășurarea respectivelor cursuri trebuie să permită realizarea unui diagnostic prin care ar fi identificați și incluși în grupurile de risc copiii predispuși spre comportamente victimale legate de traficul rutier și cel pietonal.

Problema științifică importantă soluționată constă în elaborarea cadrului conceptual privind particularitățile criminologice în domeniul transportului rutier la etapa actuală, precum și fundamentarea unor concluzii și propuneri care permit de a realiza o abordare complexă în procesul perfecționării practicii de prevenire a tipului respectiv de criminalitate.

Avantajele elaborărilor propuse constau în elucidarea particularităților și tendințelor ce vizează infracțiunile în domeniul transportului rutier la etapa actuală, care permit de a aprecia pe nou acest fenomen, a determina orientările și strategia luptei cu tipul examinat de criminalitate. Totodată, concluziile și propunerile formulate sunt orientate spre eficientizarea reglementării juridice și al perfecționării practicii de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier.

Impactul asupra științei. Prin rezultatele, concluziile și recomandările sale științifice, teza vine să aducă un aport semnificativ în problematica criminalității în domeniul transportului rutier, contribuind la dezvoltarea continuă a științei criminologice. În același timp, prin conținutul său, teza este de natură să prefigureze noi direcții de cercetare științifică în domeniu. *În perspectivă*, întru dezvoltarea cercetărilor în domeniul criminologiei, considerăm că ar fi binevenită studierea aprofundată a unor asemenea aspecte ale criminalității în domeniul transportului rutier precum: Analiza criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor; Personalitatea infractorului care a săvârșit o infracțiune în domeniul transportului rutier; Caracteristica victimologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier; Infracțiunile în domeniul transportului rutier și rolul subdiviziunilor MAI în prevenirea acestora.

BIBLIOGRAFIE:

1. Aprodu C. Tehnologiile în serviciul MAI. În: <http://www.jc.md/tehnologiile-in-serviciul-mai/> (vizitat 12.10.2016).
2. Cananău A. Infracțiunile din domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora. În: Delicvența și justiția juvenilă: evaluare, probleme, soluții. Conferința științifico-practică internațională, 31 octombrie 2014. Chișinău, 2016. P. 179-185.
3. Cananău A. Considerațiuni generale privind personalitatea infractorilor din domeniul transportului rutier. În: Legea și viața. Nr. 8, 2017. P. 20-24.
4. Cananău A. Măsuri generale de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier. În: Legea și viața Nr. 5, 2017. P. 46-49.
5. Datele statistice ale MAI privind infracțiunile înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova în anii 2012-2016.
6. Giurgiu Narcis. Elemente de criminologie. Iași: Editura Fundației „Chemarea”, 1992. 311 p.
7. Gladchi Gh. Criminologie generală. Chișinău: Museum, 2001. 312 p.
8. Larii Iu., Cananău A. Măsuri special-criminologice de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier. În: Legea și viața nr. 6, 2017. P. 27-31.
9. Lupașco L. Șoferii fără experiență comit o treime din accidente rutiere. În: <http://www.zdg.md/editia-print/social/soferii-fara-experienta-comit-o-treime-din-accidente-rutiere/comment-page-1> (vizitat 18.01.2017).
10. Nivelul infracționalității în Republica Moldova în anul 2016. În: <http://www.statistica.md/newsview.php?l=ro&idc=168&id=5550&parent=0> (vizitat 10.05.2017)
11. Poliția română. Scurt istoric. În: <https://politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera/informatii-generale/scurt-istoric1401443750>
12. Prodan S. Evoluția și generalizarea infracțiunilor din domeniul transporturilor. În: Legea și viața, decembrie, 2015. P. 16-21.
13. Siguranța Rutieră – Studiu de caz al unui dezastru umanitar. În: <http://examenauto.md/%C8%99colarizare/studii/siguranta-rutiera-studiu-de-caz-al-unui-dezastru-umanitar.html> (vizitat 16.02.2017).
14. Turuianu C. Infracțiunile rutiere. București: ALL BECK 2000. 205 p.
15. Варыгин А.И., Громов В.Г., Шляпникова О.В. Основы криминологии и профилактики преступлений. Учебное пособие. Саратов: СЮИ МВД РФ, 2000. 128 с.
16. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Москва: Юридическая литература, 1977. 144 с.
17. История правил дорожного движения. În: <http://ruspdd.ru/driverinfo/129-history-pdd> (vizitat 20.12.2016).
18. Клейменов М.П. Криминология: учебник. Москва: Норма, 2011. 448 с.
19. Коробеев А. И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003. 406 с.
20. Костина Л. Некоторые психолого-криминологические особенности личности водителей, допускающих систематические нарушения правил дорожного движения.

Вестник Казанского юридического института МВД России, 2013, № 14. În: <http://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-psihologo-kriminologicheskie-osobennosti-lichnosti-voditeley-dopuskayuschih-sistematicheskie-narusheniya-pravil> (vizitat 01.11.2016)

21. Криминология. Под ред. Долговой А.И. Москва: Норма, 2002. 848 с.
22. Криминология. Учебник для вузов. Под ред. А.И. Долговой. Москва: Норма, 2001. 784 с.
23. Криминология. Учебник. Под ред. В.Н. Бурлакова и Н.М. Кропачева. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2005. 518 с.
24. Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Тамбов, 2009. 37 с.
25. Неверов В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (Уголовно-правовое и криминологическое исследование). Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Саратов, 2006. 243 с.
26. Никитас Д.А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: криминологические и уголовно-правовые проблемы. Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 2006. 168 с. În: <http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont/218186.html> (vizitat 20.12.2016)
27. Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел. Учебник. Под ред. В.Я. Кикотя, С.Я. Лебедева, Н.В. Румянцева. Москва: Юнити-Дана, 2010. 488 с.
28. Преступность и правосудие: ответы на вызовы двадцать первого века. În: Управление ООН по контролю над наркотиками и предупреждению преступности. Нью-Йорк, 2000. 320 с.
29. Проценко С.В. Влияние психофизиологических и возрастных особенностей субъекта на деятельность, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности. În: Юридическая психология. 2009, № 4. С. 22-26.
30. Ривман Д. В. Криминальная виктимология. Санкт-Петербург: Питер, 2002. 304 с.
31. Ромашихин И. К вопросу о причинах и условиях происшествий совершаемых в сфере дорожного движения. În: http://teoriapractica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2011/8/yurisprudentsiya/romashihin.pdf (vizitat 18.04.2016)
32. Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат кандидата юридических наук. Тюмень, 2006. 37 с.
33. Соляной А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва, 2011. 26 с. În: <http://www.dissercat.com/content/preduprezhdenie-dorozhno-transportnykh-prestuplenii> (vizitat 18.12.2016).
34. Царакова А. П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва. 2009. 25 с.

ADNOTARE

Cananău Anatolie. „Analiza criminologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Teză de doctor în drept. Specialitatea 554.02 – Criminologie. Chișinău, 2018.

Structura tezei. Introducere, 4 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 218 titluri, 119 pagini text de bază. Rezultatele obținute sunt publicate în 5 lucrări științifice.

Cuvinte-cheie: transport rutier, criminalitate, cauze, condiții, personalitate, prevenirea infracțiunilor, victimă etc.

Domeniul de studiu. Criminologie.

Scopul și obiectivele lucrării. Scopul de bază constă în cercetarea criminologică complexă și analiza științifică a criminalității în domeniul transportului rutier. Pentru realizarea scopului propus, au fost stabilite următoarele obiective: investigarea aspectelor evolutive și a reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național; realizarea unei analize a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier; analiza indicatorilor cantitativi și calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier; identificarea cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului rutier; relevarea particularităților criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier; elucidarea măsurilor de prevenire generală, specială și individuală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier; identificarea măsurilor de prevenire victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier; elaborarea unor propuneri și recomandări în vederea perfecționării sistemului de măsuri de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Noutatea și originalitatea științifică. În baza generalizării și analizei materialului empiric sunt prezentate particularitățile actuale și tendințele fenomenului investigat. Pe acest suport, au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Problema științifică importantă soluționată constă în elaborarea cadrului conceptual privind particularitățile criminologice în domeniul transportului rutier la etapa actuală, precum și fundamentarea unor concluzii și propuneri care permit de a realiza o abordare complexă în procesul perfecționării practicii de prevenire a tipului respectiv de criminalitate.

Semnificația teoretică și valoarea aplicativă a lucrării. Informațiile conținute în teză largesc cunoștințele în domeniul investigat și pot fi utilizate pentru studierea de mai departe a fenomenului social în cauză. Concomitent, ideile, concluziile și recomandările evidențiate completează fundamentele teoretice ale prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier.

Implementarea rezultatelor științifice. Analizele critice, concluziile și recomandările formulate își găsesc aplicabilitatea în realizarea unor noi studii științifice, în procesul de elaborare a normelor juridice, în programele de studii ale instituțiilor de învățământ, dar și în activitatea organelor responsabile de prevenirea și combaterea criminalității.

ANNOTATION

Cananău Anatolie. Criminological analysis and crime prevention in the area of road transport. Ph.D. thesis in Law. Specialty 554.02 – Criminology. Chisinau, 2018.

Structure of the thesis. Introduction, 4 chapters, general conclusions and recommendations, bibliography consisting of 218 titles, 119 basic text pages.

Keywords: road transport, criminality, causes, conditions, personality, crime prevention, victim.

Field of study. Criminology.

Goals and objectives of the work. The basic aim constitutes the complex criminological research and scientific analysis of crimes in the area of road transport. For the achievement of the proposed goal, the following objectives were set: investigation of evolutionary issues and legal regulations in the area of road transport at international and national levels; analysis of scientific materials concerning the road transport offences; analysis of quantitative and qualitative indicators in the area of road transport; identification of the causes and conditions of the offences in the area of road transport; revealing of criminological peculiarities of the offender's personality in the area of road transport; defining of general, special and individual prevention measures in the area of road transport; identification of victimological prevention measures for the offences in the area of road transport; drafting of suggestions and recommendations for the improvement of the system of crime prevention measures in the area of road transport.

Novelty and scientific originality. The actual particularities and trends of the investigated phenomenon have been presented based on generalization and analysis of empirical material. Theoretical conclusions and recommendations on prevention of road transport offences had been formulated on this basis.

Scientific problem solved in this study comprises the ascertaining of criminological peculiarities of the offences from the area of road transport at present time, as well as submission of conclusions and proposals which allow the complex approach to the process of streamlining of preventive measures for the relevant type of offences.

Theoretical significance and practical value of the work. The thesis contains information that extends knowledge in the investigated area and can be used for further study of the concerned social phenomenon. Simultaneously, the highlighted ideas, conclusions and recommendations complete the theoretical foundations of crime prevention in the area of road transport.

Implementation of scientific results. Critical analyzes, formulated conclusions and recommendations find their applicability in creation of new scientific studies, in the process of legal rules drafting, in educational programs of educational institutions, as well as in the activity of bodies responsible for offences prevention and combating.

АННОТАЦИЯ

Кананэу Анатолие. Криминологический анализ и предупреждение преступлений в области дорожного транспорта. Кандидатская диссертация в области права. Специальность 554.02 – Криминология. Кишинев, 2018.

Структура диссертации. Введение, 4 главы, основные выводы и рекомендации, библиография из 218 наименований, 119 страницы основного текста. Полученные результаты опубликованы в 5 научных работах.

Ключевые слова: дорожный транспорт, преступность, причины, условия, личность, предупреждение преступлений, жертва.

Область исследования. Криминология.

Цель и задачи работы. Основная цель заключается в комплексном криминологическом исследовании и научном анализе преступлений в области дорожного транспорта. Для достижения поставленной цели были установлены следующие задачи: изучение прогрессирующих аспектов и правовых норм в области дорожного транспорта на международном и национальном уровнях; проведение анализа научных материалов касающихся преступлений в области дорожного транспорта; анализ количественных и качественных показателей преступности в области дорожного транспорта; выявление причин и условий нарушений правил дорожного движения; выявление криминологических особенностей личности правонарушителя в области дорожного транспорта; выяснение общих, специальных и индивидуальных профилактических мер в области дорожного транспорта; выявление виктимологических мер по предупреждению преступности в области дорожного транспорта; разработка предложений и рекомендаций для усовершенствования системы по предупреждению преступлений в области дорожного транспорта.

Научная новизна и оригинальность исследования. Основываясь на обобщении и анализе эмпирического материала, представлены особенности и тенденции исследуемого явления. На этом основании, выработаны выводы и теоретические рекомендации для предотвращения преступлений в области дорожного транспорта.

Научная проблема, разрешенная в данном исследовании, заключается в выяснении криминологических правонарушений в области дорожного транспорта на нынешнем этапе, а также в предоставлении выводов и предложений которые позволяют применять комплексный подход в процессе упорядочения профилактических мероприятий для соответствующего вида преступлений.

Теоретическая значимость и прикладное значение исследования. Информация, которая содержится в работе, расширяет знания в исследуемой области и может использоваться для дальнейшего изучения данного социального явления. Одновременно, выявленные идеи, выводы и рекомендации дополняют теоретические основы по предотвращению преступности в области дорожного транспорта.

Внедрение результатов исследования. Критический анализ, сформулированные выводы и рекомендации применимы для создания новых научных исследований, в процессе разработки правовых норм, в образовательных программах учебных заведений, а также в работе органов, ответственных за предотвращение и борьбу с преступностью.

CANANĂU ANATOLIE

**ANALIZA CRIMINOLOGICĂ ȘI PREVENIREA INFRAȚIUNILOR
ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER**

SPECIALITATEA 554.02 – CRIMINOLOGIE

Autoreferatul tezei de doctor în drept

Aprobat spre tipar: 16 iulie 2018
Hârtie ofset Tipar ofset
Coli de tipar: 1,3

Formatul hârtiei: 60X84 1/16
Tirajul: 30 exemplare
Comanda nr. 192

Tipografia Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI
MD 2009, Chișinău, str. Gh. Asachi 21