

CZU: 343.36(498)

CAZUL FORTUIT ȘI STAREA DE EXTREMĂ NECESITATE ÎN CONTEXTUL INFRAȚIUNILOR PREVĂZUTE LA art.264 DIN CODUL PENAL

Nicolae POSTOVANU

Universitatea de Stat din Moldova

Tragerea la răspundere penală pentru fapta săvârșită fără vinovăție ar avea ca efect incriminarea obiectivă și ar veni în contradicție cu principiul caracterului personal al răspunderii penale, stabilit la art.6 CP RM. În cazul infracțiunilor cu componență formală, prezența obligativității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârșită fără vinovăție. În cazul infracțiunilor cu componență materială, prezența obligativității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârșită fără vinovăție. În cazul neglijenței sunt prezente ambele aceste criterii. În cazul faptei săvârșite fără vinovăție, lipsește fie criteriul obiectiv al neglijenței, fie criteriul subiectiv al neglijenței, fie ambele aceste criterii. În cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate nu putem vorbi despre lipsa vinovăției. Articolul 20 CP RM nu este o normă generală pentru art.38 CP RM. Vinovăția în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate se poate exprima fie în intenție, fie în imprudență concretizată în încredere exagerată.

Cuvinte-cheie: *vinovăție, caz fortuit, neglijență, posibilitate tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier, timp de reacție, dexteritate în conducere, extremă necesitate, pericol iminent.*

THE FORTUITOUS EVENT AND THE STATE OF EXTREME NECESSITY WITH REGARD TO THE OFFENCES SET OUT IN art.264 OF THE PENAL CODE

The application of the penal liability for an act committed without guilt would produce the effect of objective incrimination, action that would contravene the principle of personal side of the penal liability, established by art.6 PC RM. With regard to the offences with formal composition, the two criteria of the obligatory awareness considering the prejudicial nature of own action or inaction (the objective criterion of negligence) and the possible awareness considering the prejudicial nature of own action or inaction (the subjective criterion of negligence) are the elements that make the differentiation between the act of negligence and the act committed without guilt. With regard to the offences with material composition, the two criteria of the obligatory capacity to foresee the prejudicial consequences (the objective criterion of negligence) and the possible capacity to foresee the prejudicial consequences (the subjective criterion of the negligence) are the elements that make the differentiation between the act of negligence and the act committed without guilt. With regard to the act of negligence, both these criteria are present. What concerns the act committed without guilt, either one or both of these criteria are missing. With regard to the act committed in a state of extreme necessity, there cannot be considered the possible absence of guilt. Art. 20 PC RM does not constitute a general norm for art. 38 PC RM. The guilt considering the act committed in a state of extreme necessity can be expressed either through the intention or by the recklessness that degenerates into exaggerated confidence.

Keywords: *guilt, fortuitous event, negligence, the technical possibility of avoiding or preventing the road accident, reaction time, driving dexterity, extreme necessity, imminent danger.*

Introducere

În una dintre spețele din practica judiciară apărătorul face afirmația: „Inculpatul nu este vinovat în comiterea accidentului rutier, deoarece el nu putea și nici nu avea posibilitatea să evite accidentul, dat fiind faptul că victima fiind în stare de ebrietate, din neatenție, s-a lovit de colțul din spate al caroseriei” [1]. Această afirmație lasă să se înțeleagă că art.264 CP RM se aplică nu în orice caz de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcarea ce a cauzat din imprudență o vătămare medie sau gravă a integrității corporale sau a sănătății, ori decesul unei sau mai multor persoane.

Din art.20 CP RM, raportat la art.264 CP RM, rezultă că fapta este săvârșită fără vinovăție și se consideră caz fortuit, dacă persoana care conduce mijlocul de transport nu-și dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de

transport, nu prevede posibilitatea survenirii vătămării medii sau grave a integrității corporale sau a sănătății ori a decesului unei sau mai multor persoane și, conform circumstanțelor cauzei, nici nu trebuia sau nu putea să prevadă survenirea acestor urmări prejudiciabile.

Tragerea la răspundere penală pentru fapta săvârșită fără vinovăție ar avea ca efect incriminarea obiectivă și ar veni în contradicție cu principiul caracterului personal al răspunderii penale. Astfel, art.6 CP RM prevede: „(1) Persoana este supusă răspunderii penale și pedepsei penale numai pentru fapte săvârșite cu vinovăție. (2) Răspunderii penale și pedepsei penale este supusă numai persoana care a săvârșit cu intenție sau din imprudență o faptă prevăzută de legea penală”.

T.R. Hubiev menționează: „Săvârșirea unei fapte fără vinovăție are aspectul exterior al unei infracțiuni, însă, spre deosebire de imprudență, presupune lipsa de vinovăție” [2]. Cu alte cuvinte, în cazul săvârșirii unei fapte fără vinovăție pot fi prezente toate semnele constitutive ale infracțiunii, mai puțin – vinovăția ca semn al laturii subiective a infracțiunii. Imputarea unei fapte săvârșite fără vinovăție ar fi o sfidare a dispoziției art.16 CP RM, conform căreia „gradul prejudiciabil al infracțiunii se determină conform semnelor ce caracterizează elementele infracțiunii: obiectul, latura obiectivă, subiectul și latura subiectivă”. În lipsa laturii subiective a infracțiunii nu este posibil să se determine gradul prejudiciabil al unei infracțiuni.

Rezultate și discuții

Textul „...nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deși trebuia și putea să le prevadă” din art.18 CP RM caracterizează neglijența ca tip al imprudenței. În art.20 CP RM la caracterizarea faptei săvârșite fără vinovăție se folosește sintagma „nici nu trebuia sau nu putea să le prevadă”. Se poate observa că lipsa sau prezența obligativității și posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile reprezintă diferența specifică ce permite deosebirea neglijenței de fapta săvârșită fără vinovăție.

A.A. Apalkova, A.I. Bukreeva și R.F. Șahbazov susțin că „în infracțiunile cu componentă formală, cazul fortuit presupune lipsa conștientizării de către făptuitor a caracterului prejudiciabil al acțiunii (inacțiunii) sale; în infracțiunile cu componentă materială, cazul fortuit presupune că cel care comite fapta prejudiciabilă nu poate și nu trebuie să prevadă posibilitatea survenirii unor urmări prejudiciabile” [3]. I.V. Kopeikina are o părere asemănătoare [4].

Cu alte cuvinte, în cazul infracțiunilor cu componentă formală, prezența obligativității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârșită fără vinovăție. În cazul infracțiunilor cu componentă materială, prezența obligativității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârșită fără vinovăție. În cazul neglijenței sunt prezente ambele aceste criterii, constatare confirmată prin conjuncția „și” din sintagma „deși trebuia și putea să le prevadă” din art.18 CP RM.

Conjuncția „sau” din sintagma „nici nu trebuia sau nu putea să le prevadă” din art.20 CP RM arată că, în cazul faptei săvârșite fără vinovăție, lipsește fie criteriul obiectiv al neglijenței, fie criteriul subiectiv al neglijenței, fie ambele aceste criterii.

Nu întotdeauna în practica judiciară se acordă o atenție cuvenită criteriului subiectiv al neglijenței manifestate în cazul infracțiunilor prevăzute la art.264 CP RM. Ca exemplu în acest sens poate fi prezentată argumentarea superficială dintr-o speță: „Instanța de apel a reținut că nu poate fi preluată versiunea că lipsește latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la lit.a) alin.(3) art.264 CP RM de vreme ce s-a stabilit că la data, ora și locul tamponării pietonului inculpatul se deplasa cu viteză excesivă” [5]. Astfel, accentul s-a pus doar pe viteza excesivă de deplasare a mijlocului de transport, fiind trecută sub tăcere posibilitatea făptuitorului de a descoperi pericolul pentru siguranța traficului.

Din argumentele instanței de recurs prezentate în următoarele spețe rezultă că, în situația rutieră care a precedat accidentul rutier, s-a stabilit că făptuitorul trebuia să descopere pericolul pentru siguranța traficului, însă instanța de recurs nu a determinat posibilitatea făptuitorului de a descoperi pericolul respectiv: „Susținerile părții apărării că în cazul respectiv ar fi avut loc un caz prevăzut de art.20 CP RM, adică un caz fortuit, nu poate fi reținut ca relevant. Or, dacă de contrapuz faptul că victima traversa strada într-un loc neadmis în timp ce transportul din ambele părți staționa în rânduri în așteptarea includerii culorii verzi a semaforului și

faptul că anume în acest timp V.S. se deplasa cu o viteză mai mare de 60 km/h spre semafor, trecând și pe banda de sens opus pentru a se reîncolona pe banda de mișcare a automobilului său, se poate de conchis că impactul a fost provocat nu de fapta victimei, dar de fapta lui V.S. ... Conducând automobilul – mijloc de pericol sporit pentru securitatea persoanei – în localitate, pe porțiunea în care se aflau opriri pentru transport, unde aglomerația transportului la acel moment era mare, V.S. – care de altfel era agent rutier – era obligat să urmeze cu strictețe prevederile lit.a) alin.1) pct.47 al Regulamentului circulației rutiere (Anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009 [6]) (în continuare – RCR), prin care se impun restricții la viteza de deplasare în localitate – nu mai mare de 60 km/h, ale alin.3) pct.42 RCR, prin care se impune că pe drumurile cu circulație în dublu sens, care are cel puțin două benzi într-o direcție, este interzisă intrarea pe partea carosabilă destinată circulației în sens opus, ale alin.1) pct.45 RCR, care impune că conducătorul de vehicul trebuie să conducă în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de starea psihologică ce influențează atenția și reacția; dexteritatea în conducere, ce i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; condițiile rutiere; situația rutieră, iar în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului. Astfel, se confirmă obiectiv că prevederile enunțate au fost neglijate de către V.S. și că anume aceasta a dus la accidentarea și decesul lui O.P. Unele divergențe din declarațiile martorilor, la care fac referință inculpatul și avocatul său, nu pot avea relevanță pentru a deduce oportunitatea achitării lui V.S. În esența lor, probele enunțate mai sus demonstrează că acesta a comis încălcări, că se mișca cu viteză sporită și că impactul s-a produs pe banda de mișcare în sens opus a lui V.S. Adică, se confirmă vinovăția lui V.S.” [7]; „Inculpatul este acuzat că, efectuând manevra de întoarcere a automobilului în mijlocul carosabilului, a încălcat prevederile pct.39 RCR, care prescriu că înaintea schimbării direcției de mers conducătorul vehiculului trebuie să se asigure că această manevră va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic. În consecință, a avut loc tamponarea cu motocicleta condusă de C.V., soldată cu decesul acestuia. În procesul aprecierii probelor și circumstanțelor cauzei, instanța urma să coroboreze aceste împrejurări inclusiv cu: a) declarațiile martorilor V.S., O.L., C.D. și S.A. că automobilul inculpatului, înaintea impactului cu motocicleta, staționa în mijlocul carosabilului, perpendicular, de-a curmezișul drumului, iar după producerea accidentului inculpatul a schimbat îndată poziția automobilului, revenind pe partea inițială de deplasare, precum și cu declarațiile inculpatului că atunci când o mare parte din automobilul său se afla pe banda din direcția opusă față de motociclist, a auzit un sunet puternic de motocicletă și a văzut că din partea semaforului, adică din stânga, se deplasa spre el o motocicletă cu o viteză foarte mare; atunci a conchis că nu are sens să continue manevra și a stopat automobilul, a auzit scrâșnetul frânei, motocicleta a căzut și se rotea, după care a urmat lovitură; apoi el s-a deplasat cu automobilul înapoi. Or, staționarea automobilului în mijlocul carosabilului, în poziție perpendiculară, de-a curmezișul drumului, denotă, în mod rezonabil, o perturbare evidentă a traficului rutier, o neasigurare de către conducător că manevra de întoarcere a mijlocului de transport va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic; b) constatările din rapoartele expertizelor judiciare nr.0054 din 09.04.2014 și nr.1379 din 08.08.2014, care la fel confirmă circumstanțele enunțate *supra*” [8].

În spețele sus-menționate a fost stabilită prezența criteriului obiectiv al neglijenței, lipsind orice argumente cu privire la prezența criteriului subiectiv al neglijenței. În aceste condiții trebuia să opereze art.20 CP RM, nu art.18 CP RM. S.Brînza și V.Stati menționează că „la examinarea probelor privind prezența sau absența posibilității tehnice a conducătorului mijlocului de transport de a evita producerea accidentului rutier pe timp de noapte, pe sectoarele de drum neiluminate sau în condiții de vizibilitate redusă trebuie de reieșit din următoarele: în conformitate cu lit.a) alin.(1) pct.45 RCR, conducătorul mijlocului de transport trebuie să-l conducă în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase” [9, p.436]. În practica judiciară se pune accentul doar pe sintagma „dexteritatea în conducere” din norma dată, fiind neglijată sintagma nu mai puțin importantă din lit.a) alin.(1) pct.45 RCR – „care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase”. Dacă nivelul de dexteritate nu-i permite făptuitorului să prevadă situațiile periculoase, rezultă că lipsește criteriul subiectiv al neglijenței și că este incident art.20 CP RM.

L.Iu. Aksenova remarcă, just: „În literatura științifică nu există o definiție clară și precisă a noțiunii „posibilitate tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier”. Cu toate acestea, cei mai mulți oameni de știință sunt de acord că posibilitatea tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier este condiționată

de o serie de condiții (circumstanțe) care urmează să fie stabilite în fiecare caz concret: momentul apariției pericolului pentru trafic (pericolul se consideră incident numai în momentul în care conducătorul mijlocului de transport obține posibilitatea obiectivă de a-l detecta); situația rutieră care precede accidentul (ordinea stabilită de circulație pe segmentul de drum respectiv, numărul de benzi pentru fiecare direcție, prezența benzii de separare, suprafața drumului și starea acesteia, caracteristicile acostamentelor, șanțurilor și altor elemente ale drumului adiacente carosabilului, localizarea opririlor, a indicatoarelor rutiere, a trecerilor pentru pietoni, a modului de reglare a circulației pe segmentul respectiv de drum); faptul dacă conducătorul mijlocului de transport a ales viteza de deplasare care îi oferă posibilitatea de a monitoriza constant mișcarea vehiculului (în cazul în care accidentul a avut loc pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă) [10].

Condițiile (circumstanțele) ce condiționează posibilitatea tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier au fost stabilite în spețele următoare: „Colegiul penal conchide că instanța de apel a acceptat corect în calitate de probe schema accidentului rutier și certificatul privind producerea accidentului rutier, deoarece anume ele constată situația de fapt și circumstanțele producerii lui. Prin certificatul de verificare a stării tehnice a automobilului de model „Daewoo Nexia” au fost stabilite și fixate rezultatele accidentului rutier, specifice tamponării pietonului. Instanța de apel și-a bazat concluziile corect și pe raportul de expertiză în comisie nr.509 din 23.01.2013, deoarece, în conformitate cu prevederile art.146 din Codul procedură penală, expertiza în comisie este cea cu un grad sporit de complexitate, la efectuarea căreia participă câțiva experți de aceeași specialitate sau de specialități diferite, care au o experiență mai vastă și care au stabilit motivul decedului lui P.V. Colegiul penal consideră admisibil și justificat argumentul instanței de apel, precum că, potrivit raportului de expertiză autotehnică nr.1079 din 30.05.2011, a condițiilor climaterice și a vitezei de 30 km/h, mărimea spațiului de oprire a automobilului „Daewoo Nexia” era de 18-21 m. Astfel, dacă automobilul de model „Daewoo Nexia” se mișca cu lumina de fază lungă aprinsă, atunci, în momentul când conducătorul a observat pietonul aflat pe partea carosabilă, acesta dispunea de posibilitatea tehnică de a preveni tamponarea prin frânare. Dacă însă automobilul se mișca cu lumina de fază scurtă aprinsă, atunci, în dependență de starea concretă a părții carosabile, putea să dispună sau să nu dispună de posibilitatea tehnică de a preveni tamponarea pietonului prin frânare. Instanța de recurs constată că instanța de apel a conchis corect că inculpatul, ținând cont de condițiile climaterice în care se deplasa, și anume – era întuneric și lapoviță, iar mașinile care îi veneau în întâmpinare nu-i permiteau să se deplaseze cu faza lungă, urma să reducă viteza sau chiar să oprească în cazul în care în limita vizibilității apăreau obstacole care puteau fi observate pentru a nu pune în pericol siguranța traficului” [11]; „Referitor la argumentele părții apărării, precum că concluzia raportului de expertiză autotehnică nr.34/12/I-R-3388 din 23.06.2016 urmează a fi luată drept una veridică, deoarece, potrivit acestuia, s-a constatat că viteza de deplasare a automobilului de model „VW Transporter” pe partea carosabilă a drumului corespunde vitezei până la frânare de 53 km/h: distanța necesară de oprire în siguranță a automobilului sus-nominalizat în condițiile comiterii accidentului rutier pentru viteza de 53 km/h este de 35 m. Distanța automobilului de la locul impactului în momentul când pietonul a apărut ca obstacol din spatele indicatorului 4.2.2, precum și al indicatoarelor de informare suplimentară 6.24.1 amplasate în spatele a câtorva cauciucuri aflate la începutul pistei de separare a fluxului de transport, putea fi în limitele de 15-25 metri. Conform datelor inițiale prezentate (pietonul a parcurs în câmpul de vizibilitate al conducătorului mijlocului de transport distanța de 4,2 metri de la marginea dreaptă a carosabilului cu tempoul de deplasare „fugă liniștită” de 8,9-9,6 km/h, precum și „fugă rapidă” de 12,7-14,3 km/h), distanța automobilului de model „VW Transporter” de la locul tamponării în momentul ieșirii pietonului de după indicatorul 4.2.2, precum și după indicatorul 6.24.1, de 15-25 metri, este mai mică decât spațiul necesar de oprire în siguranță a acestui automobil în condițiile accidentului rutier, de 35 m. De unde rezultă că D.V., conducătorul mijlocului de transport, nu dispunea de posibilitatea tehnică de evitare a tamponării pietonului C.Z., folosind frânarea. Colegiul penal menționează că, luând în considerare prevederile pct.45 RCR, conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, însă ținând permanent seama de anumiți factori, cum ar fi starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția, dexteritatea în conducere ce i-ar permite să prevadă situații periculoase, starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii, situația rutieră. În cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului. Astfel, inculpatul, încălcând intenționat regulile de securitate a circulației rutiere prin ignorarea indicatorului 4.2.2, i-a cauzat lui C.Z. din imprudență vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății” [12].

I.V. Teslițki menționează că „prezența sau lipsa posibilității de prevenire a unui accident depinde direct de timpul de reacție a conducătorului mijlocului de transport, care este una dintre componentele timpului de oprire. Concluzia privind vinovăția sau nevinovăția se face pe baza unei comparații matematice dintre distanța mijlocului de transport de locul accidentului în momentul posibilei detectări a pericolului de către conducătorul mijlocului de transport și calea de oprire la viteza respectivă. Orice calitate psihofiziologică este un fel de caracteristică complexă care înglobează diferite elemente ale caracteristicilor activității psihice a unei persoane în cadrul proceselor sale fiziologice. Astfel, timpul de reacție constă din următoarele elemente: momentul recepționării informațiilor senzoriale; timpul de identificare a stimulului; durata de analiză a stimulului; durata de selectare a unui răspuns; durata organizării de pregătire motorică a răspunsului. Semnificația oricăruia dintre aceste elemente poate crește sau scădea semnificativ. Toate aceste elemente sunt afectate în mod diferit de factori, precum: complexitatea sarcinii; claritatea (calitatea) stimulului; vârsta; abilitățile intelectuale ale persoanei; starea generală a sistemului nervos central; nivelul de dezvoltare a funcțiilor motorice. Aceștia sunt principalii indicatori ai stării psihofiziologice a unei persoane, de care depinde timpul de reacție. Acești indicatori influențează diferitele elemente ale timpului de reacție. Dereglarea în funcționarea oricăruia dintre elementele menționate mai sus duce la aceea că rezultatul final – timpul de reacție – diferă semnificativ de media timpului de reacție. Ar fi imoral și ilegal să nu se țină cont de aceasta” [13, p.33-35]. Un grup de autori au o opinie similară: „Acțiunile conducătorului mijlocului de transport constituie reacții la o multitudine de combinații neașteptate de modificare a situațiilor rutiere imprevizibile. Imprevizibilitatea apariției acestor situații trebuie să corespundă unei schimbări rapide a unei percepții de către alta și să fie însoțită de o creștere pronunțată a tensiunii nervoase. Nu toți conducătorii de mijloace de transport sunt capabili de astfel de modificări. În asemenea cazuri importantă este nu viteza de reacție la anumite schimbări, ci abilitatea de a selecta percepția dorită, de a o accelera sau de a o încetini” [14, p.11].

În practica judiciară astfel de detalii sunt adesea pur și simplu trecute cu vederea. De exemplu, într-o speță, P.G. a fost achitat de instanța de fond de învinuirea de săvârșire a infracțiunii prevăzute la lit.a) alin.(3) art.264 CP RM, din motiv că fapta săvârșită nu întrunește elementele constitutive ale infracțiunii. După contestare, instanța de recurs a conchis: accidentul rutier s-a produs în rezultatul încălcării de către P.G. a prevederilor pct.45 RCR. Au fost apreciate critic argumentele recurentului precum că „procesele-verbale de verificare a declarațiilor martorilor arată doar faptul că P.G. nu a încălcat RCR și s-a conformat întru totul prevederilor acestuia, stopând mijlocul de transport, pe când G.V. nu a întreprins nicio măsură pentru a evita accidentul rutier; procesele-verbale de cercetare la fața locului efectuate în prezența martorilor oculari demonstrează că P.G. a oprit mijlocul de transport pe care îl conducea, pe când G.V. nu a întreprins măsuri pentru a evita comiterea accidentului rutier”. Instanța de apel a reținut corect drept probă decisivă procesul-verbal de cercetare la fața locului din 30.10.2011, prin care s-a constatat cu certitudine că anume conducătorul automobilului de model „VW Transporter” se face vinovat de comiterea accidentului rutier. Acest proces-verbal a fost întocmit de către ofițerul de urmărire penală pe urme fierbinți. În prezența martorilor au fost efectuate măsurările necesare. A fost stabilit locul de comitere a infracțiunii după rămășițele mijloacelor de transport implicate (cioburi din sticlă transparentă și de culoare galbenă; mânerul de la ghidonul motocicletei) și după urmele de sânge. Mai mult ca atât, acest proces-verbal a fost semnat inclusiv de către P.G., care nu a avut obiecții privind întocmirea acestuia. Corectitudinea și exactitatea întocmirii procesului-verbal respectiv se confirmă și prin tabelul fotografic în care se observă indubitabil locul amplasării cioburilor de sticlă și a mânerului de la ghidonul motocicletei, fapt ce indică virarea automobilului de model „VW Transporter” spre dreapta cu intrarea pe contrasens, unde la o distanță de aproximativ 14,5 m s-a și produs ciocnirea” [15]. Se poate vedea că obiectul examinării faptei comise de P.G. nu a cuprins capacitatea acestuia de a reacționa adecvat în condițiile accidentului rutier în care a fost implicat.

În altă speță, B.S. a fost achitat de învinuirea de comitere a infracțiunii prevăzute la lit.b) alin.(3) art.264 CP RM, din motiv că fapta săvârșită nu întrunește elementele constitutive ale infracțiunii. Acesta a declarat că se deplasa cu o viteză de 40-50 km/h în condiții de polei. A observat, în ultimul moment, la o distanță de 1-2 metri, o persoană care fugea din partea stângă spre dreapta. Nu a reușit să reacționeze și a tamponat acea persoană. În învinuirea adusă lui B.S. nu a fost invocată depășirea limitei de viteză. Conform raportului de expertiză autotehnică nr.3221 din 25.03.2015, conducătorul automobilului de model „BMW 318” nu a dispus de posibilitatea tehnică de a evita tamponarea pietonului prin frânare. Instanța de fond a constatat că B.S. nu a putut evita tamponarea pietonului. Afirmația acuzării că tamponarea pietonului nu a fost evitată deoarece B.S.

se deplasa neregular (cu o viteză de 60 km/h) este una declarativă, deoarece o asemenea interpretare ar fi dus la condamnarea inculpatului în baza presupunerilor organului de urmărire penală. Probele prezente demonstrează lipsa vinovăției lui B.S., iar pretinsa încălcare a limitei de viteză nu vine să convingă, dincolo de orice dubiu rezonabil, că el ar fi putut evita tamponarea pietonului, în situația în care s-ar fi deplasat regulat. Instanța de recurs a susținut poziția instanței de fond, criticând poziția instanței de apel: „Instanța de apel: a) a depășit limitele învinuirii formulate, constatând că inculpatul a încălcat prevederile lit.a) alin.1) pct.47 RCR („limita maximă de viteză a vehiculelor în localități este de 50 km/h”), deoarece această normă de drept nu i-a fost incriminată inculpatului prin rechizitoriu; b) concluzionând din oficiu că „B.S. în momentul tamponării pietonului T.S. conducea automobilul cu o viteză cu mult mai mare decât cea permisă de RCR pe această porțiune de drum, acțiune care a și generat comiterea accidentului rutier în cauză”, și-a asumat competența de expert judiciar, încălcând astfel principiul contradictorialității procesului penal” [16].

Așa cum putem vedea, starea psihofiziologică a făptuitorului poate influența posibilitatea tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier. În legătură cu aceasta, trebuie de menționat că, în conformitate cu alin.2 art.28 „Fapta săvârșită fără vinovăție” din Codul penal al Federației Ruse, răspunderea nu se aplică dacă imposibilitatea de a preveni producerea urmărilor prejudiciabile este condiționată de: necorespunderea calităților psihofizice ale făptuitorului condițiilor extreme dintr-o anumită situație; suprasolicitarea neuropsihică a făptuitorului. Pe marginea acestei prevederi, I.V. Teslițki susține: „Este imposibil să se prevină prejudicierea intereselor ocrotite de lege, dacă aceasta este cauzată de necorespunderea calităților psihofizice ale făptuitorului condițiilor extreme. Există situații ce apar ori se schimbă neașteptat, cu privire la care făptuitorul nu este pregătit să ia o decizie adecvată și să găsească o modalitate de a preveni urmările prejudiciabile (de exemplu: în condițiile accidentului rutier cauzat de defectele de fabricație ale pieselor mijlocului de transport; în cazul unui dezastru natural sau al unei situații excepționale; în cazul unei situații de urgență în procesul de desfășurare a activității de scafandrier, de speolog, de alpinist etc.)” [13, p.93-94].

Din art.20 CP RM rezultă că lipsa posibilității persoanei de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile exclude vinovăția acesteia. Cauzele lipsei acestei posibilități nu sunt specificate în articolul dat, deci pot fi diferite (inclusiv: necorespunderea calităților psihofizice ale făptuitorului condițiilor extreme dintr-o anumită situație; suprasolicitarea neuropsihică a făptuitorului). Rezultă că nu este necesară completarea art.20 CP RM cu o prevedere de genul celei din alin.2 art.28 din Codul penal al Federației Ruse. Prezența în art.20 CP RM a sintagmei „nu putea să le prevadă” face inutilă o asemenea completare.

Este întemeiată critica lui A.O. Solovov, care are ca obiect prevederea de la alin.2 art.28 din Codul penal al Federației Ruse: „1. Nu este justificat a se introduce în textul unei norme penale un număr atât de mare de noțiuni estimative. Aceasta împiedică interpretarea unitară și generală a legii penale și, în consecință, cel care aplică legea penală va evalua, la propria sa discreție, situațiile care au indicii de săvârșire fără vinovăție, din cauze psihofiziologice, a unei fapte. „Condițiile extreme” și „suprasolicitarea neuropsihică” sunt, fără îndoială, noțiuni estimative. 2. Este impropriu să se introducă în legea penală noțiuni preluate din alte științe, în înțelegerea conținutului cărora nu există unitate și certitudine. Suprasolicitarea neuropsihică este o categorie multivalentă a psihologiei, care include concepte foarte diferite. 3. Aplicarea normei privind săvârșirea fără vinovăție, din cauze psihofiziologice, a unei fapte penale poate conduce la consecințe nedorite, datorită faptului că în alin.2 art.28 din Codul penal al Federației Ruse se menționează sursa situației periculoase, dar, în același timp, limitele acestei situații sunt foarte neclare” [17]. I.V. Teslițki afirmă: „Utilizarea în textul legii penale a unor noțiuni precum „condiții extreme” și „suprasolicitare neuropsihică” nu este reușită, deoarece acestea sunt noțiuni prea largi, în înțelegerea cărora nu există un consens în psihologie. Este dificil să se obțină de la cel care aplică legea penală o interpretare uniformă a unor astfel de noțiuni ambigue. Aplicarea în practică a dispozițiilor alin.2 art.28 din Codul penal al Federației Ruse va genera numeroase incertitudini și discrepante” [13, p.153].

Prezintă interes și opinia lui V.S. Godunov: „Comiterea unei infracțiuni rutiere, când conducătorul mijlocului de transport, din cauza oboselii, nu a putut face față situației, nu ar trebui considerată rezultat al necorespunderii calităților sale psihofiziologice cu condițiile extreme sau cu suprasolicitarea neuropsihică, ci rezultat al unei încălcări elementare a regulilor de securitate a circulației. Acest lucru este valabil și pentru alte încălcări ce amenință siguranța traficului, de exemplu, pentru depășirea vitezei în condiții de vizibilitate redusă. Comiterea unei infracțiuni rutiere în astfel de cazuri nu poate fi considerată săvârșire a faptei fără vinovăție” [18]. Suntem de acord cu acest autor. Putem admite că angajatorul îi ordonă conducătorului mijlocului de transport

să meargă într-o cursă nouă, fără a-i permite să se odihnească după cea anterioară. În această situație, conducătorul mijlocului de transport are libertatea să refuze să execute un asemenea ordin. În cazul în care conducătorul mijlocului de transport acceptă să meargă într-o cursă nouă, iar pe drum se simte foarte obosit, nu are decât să oprească mijlocul de transport și să se odihnească. Conform lit.a) pct.14 RCR, „conducătorului de vehicul îi este interzis ... să conducă vehiculul ... într-o stare avansată de oboseală de natură să-i afecteze capacitatea de conducere”. Încălcarea cu vinovăție a acestei prevederi formează fapta prejudiciabilă prevăzută la art.264 CP RM.

Într-un alt context, art.38 CP RM prevede, printre altele: „(1) Nu constituie infracțiune fapta, prevăzută de legea penală, săvârșită în stare de extremă necesitate. (2) Este în stare de extremă necesitate persoana care săvârșește fapta pentru a salva viața, integritatea corporală sau sănătatea sa, a altei persoane ori un interes public de la un pericol iminent care nu poate fi înlăturat altfel. ...”.

În literatura de specialitate există o opinie, conform căreia faptele săvârșite în prezența unor cauze care înlătură caracterul lor penal (inclusiv în prezența stării de extremă necesitate) sunt fapte săvârșite fără vinovăție. De exemplu, M.V. Muhortova consideră că „săvârșirea faptei fără vinovăție este ipoteza generală în raport cu ipoteza de extremă necesitate. ... În cazul încălcării unor reguli speciale, lipsa caracterului penal al faptei presupune, în mod logic, lipsa trăsăturilor infracțiunii, inclusiv lipsa vinovăției” [19, p.188]. A.V. Nikulenko menționează că „nu sunt întemeiate încercările de a găsi vinovăție în faptele dispensate de pericol social și, prin urmare, lipsite de caracter ilegal” [20, p.302]. A.V. Naumov este de părere că circumstanțele care exclud caracterul penal al faptei înlătură, în același timp, atât pericolul social, cât și vinovăția, ilicitatea penală și penibilitatea faptei [21, p.485]. D.E. Morega susține că starea de necesitate este o cauză care înlătură caracterul penal al faptei, „deoarece lipsește vinovăția, iar fără vinovăție nu există infracțiune” [22]. Într-o speță, prin argumentul instanței de recurs, se aderă la poziția doctrinară sus-menționată: „Atunci când într-o cauză este incidentă starea de extremă necesitate, în acțiunile inculpatului lipsește vinovăția, deoarece făptuitorul săvârșește fapta prevăzută de legea penală acționând sub imperiul pericolului, fără ca elementul rațional al laturii subiective să se poată manifesta liber” [23].

În teoria dreptului penal există o poziție diferită de cea menționată mai sus. Conform celei de a doua poziții, faptele săvârșite în prezența unor cauze care înlătură caracterul lor penal (inclusiv în prezența stării de extremă necesitate) sunt fapte săvârșite cu vinovăție. De exemplu, P.S. Daghel afirmă: „Faptele care sunt incluse în orbita dreptului penal, însă nu atrag răspundere, ar trebui împărțite în cel puțin trei grupe, în funcție de trăsătura infracțiunii pe care o exclud: a) faptele săvârșite în circumstanțe care exclud caracterul penal al faptei și care sunt lipsite de pericol social; b) faptele care, în urma unei modificări de lege sau de alte împrejurări, au încetat să aibă un caracter ilegal; c) faptele săvârșite fără vinovăție” [24, p.107]. M.Udroiu menționează că „cauzele justificative înlătură numai caracterul antijuridic (nejustificat) al faptei prevăzute de legea penală, iar nu vinovăția sub forma imputabilității faptei” [25, p.59]. G.Antoniou explică de ce starea de extremă necesitate trebuie considerată cauză justificativă, și nu cauză care înlătură vinovăția: „Soluția se justifică dacă ținem seama că starea de necesitate poate fi invocată nu doar de persoana aflată în pericol (și care ar acționa sub imperiul constrângerii psihice), dar și de terțul intervenient care acționează pentru salvarea celui aflat în pericol, fără ca el însuși să fie constrâns psihic. De asemenea, în cazul stării de necesitate, cel care exercită acțiunea salvatoare (în folosul său) nu poate susține că nu evaluează lucid valoarea bunurilor în conflict; tocmai pentru că prețuiește salvarea sa ca ceva mai de preț, sacrifică un alt bun” [26, p.247]. I.V. Teslițki consideră că „fapta săvârșită fără vinovăție presupune situația când se aduce atingere unor interese ocrotite de legea penală, în absența manifestării vinovăției față de această atingere. Adică, lipsa infracționalității faptei este determinată de lipsa de vinovăție. Încercările de a asocia fapta săvârșită cu vinovăție cu circumstanțele care exclud caracterul penal al faptei, cu lipsa importanței faptei, cu iresponsabilitatea și cu liberarea de răspundere penală sunt neîntemeiate și insuficient argumentate” [13, p.152]. N.V. Miroșnicenko menționează că „faptele prejudiciabile, lipsite de ilegalitate, sunt fundamental diferite de acțiunile (inacțiunile) săvârșite fără vinovăție. ... Astfel de fapte sunt exemple de conduită volitivă” [27, p.375]. V.A. Blinnikov consideră că „dacă înțelegem prin vinovăție atitudinea intenționată sau imprudentă a făptuitorului față de fapta sa și față de urmările acestei fapte, atunci, în prezența oricăreia din cauzele care exclud caracterul penal al faptei, există o astfel de atitudine psihică. Atunci când această atitudine lipsește, se aplică norma penală privind săvârșirea faptei fără vinovăție” [28, p.18].

Formal vorbind, adepții primei poziții doctrinare menționate mai sus au dreptate. Or, excluderea caracterului penal al faptei înseamnă excluderea *in corpore* a tuturor trăsăturilor infracțiunii care sunt prevăzute în alin.(1)

art.14 CP RM: caracterul prejudiciabil al faptei; prevederea faptei de legea penală; săvârșirea faptei cu vinovăție; pasibilitatea faptei de pedeapsă penală. În realitate, cauzele enumerate în Capitolul III al Părții generale a Codului penal nu pot exclude vinovăția făptuitorului. Din a doua poziție doctrinară menționată mai sus rezultă just că fapta săvârșită în stare de extremă necesitate este o faptă săvârșită cu vinovăție. Însă, doar această vinovăție nu este de ajuns ca fapta dată să obțină un caracter penal. Fapta săvârșită în stare de extremă necesitate nu are un caracter prejudiciabil, nu este prevăzută ca infracțiune în normele Părții speciale a Codului penal, nu este pasibilă de pedeapsă penală. Din cauza lipsei a trei trăsături ale infracțiunii din totalul celor patru, fapta săvârșită în stare de extremă necesitate nu se consideră infracțiune.

Prezența vinovăției în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate este un temei de a se vorbi despre latura subiectivă a unei asemenea fapte. Speța următoare prezintă neclarități sub aspectul laturii subiective a extremei necesități: „Procurorul apelant a menționat că este neîntemeiată invocarea prezenței situației de extremă necesitate în acțiunile lui G.V. Or, în cazul dat, inculpatului îi este incriminată comiterea infracțiunii din imprudență, ce presupune faptul că acesta își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale (ieșirea pe contrasens), a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar a considerat în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate (lipsa criteriilor obiective de siguranță în condițiile ieșirii pe contrasens)” [29].

Nu este clar în ce anume se exprimă atitudinea psihică a făptuitorului în cazul extremei necesități – în imprudență sau în intenție? M.A. Iakunkov consideră că „latura subiectivă a faptei săvârșite în stare de extremă necesitate se caracterizează prin conștientizarea și manifestarea de voință față de fapta comisă” [28, p.275]. A.P. Bohan și V.V. Measnikov sunt de părere că „latura subiectivă a oricărei fapte comise în stare de extremă necesitate se caracterizează nu prin lipsă de voință și de conștientizare, ci prin lipsa unei atitudini negative a făptuitorului față de drepturile și libertățile protejate de legea penală” [30].

Rezultă că art.20 CP RM nu poate fi o normă generală pentru art.38 CP RM, fiindcă în starea de extremă necesitate fapta se comite conștient și cu voință. Persoana care comite fapta în stare de extremă necesitate își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale și prevede posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile. Vinovăția în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate se poate exprima fie în intenție, fie în imprudență concretizată în încredere exagerată. Ca urmare, nu este întemeiată părerea procurorului apelant în ultima speță reprodușă mai sus. Din aceleași considerente, pare să nu fie justificată nici poziția din următoarea speță: „Inculpatul, având calitatea de conducător al mijlocului de transport, a manifestat încredere exagerată, încălcând prevederile Regulamentului circulației rutiere și, ca urmare, victimei i-a fost cauzată vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății. Astfel de încălcări atrag după sine provocarea daunelor care nu sunt îndreptățite în condițiile extremei necesități. În asemenea cazuri nu se exclude răspunderea pentru pricinuirea daunelor din imprudență [29]. Dacă, în prezența stării de extremă necesitate, făptuitorul a manifestat încredere exagerată față de fapta prejudiciabilă și față de urmările prejudiciabile, există temeiul aplicării art.38 CP RM.

Despre posibila prezență a stării de extremă necesitate se vorbește în următoarea speță: D.A. a fost condamnat în baza lit.a) alin.(3) art.264 CP RM. La 17.03.2009, în jurul orei 17.30, acesta se deplasa la volanul automobilului de model „BMW-520i” pe str. Hristo Botev, mun. Chișinău, din direcția str. Independenței spre bd. Dacia. Ajungând în preajma unei treceri neregulate pentru pietoni, D.A. a ignorat cerințele lit.f) pct.11 RCR, care prevede că „conducătorul de autovehicul în timpul deplasării este obligat să acorde prioritate pietonilor la trecerile neregulate semnalizate prin indicatoarele și/sau marcajele corespunzătoare”, nu a întreprins măsurile necesare pentru a prevedea situațiile periculoase, prin ce a încălcat prevederile alin.1) pct.45 RCR, care stipulează că „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția; dexteritatea în conducere, care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii; condițiile rutiere; situația rutieră. În cazul în care în limita vizibilității apar obstacole, care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului”. D.A. a ignorat prevederile lit.a) art.46 RCR, conform cărora „conducătorul de vehicul trebuie să manifeste prudență sporită și, în caz de necesitate, să reducă viteza până la limita care i-ar asigura securitatea circulației sau chiar să oprească, în cazurile în care se deplasează pe lângă copii”, și, ca urmare, a comis tamponarea pietonului minor A.Z., care traversa regulamentar partea carosabilă a drumului de la dreapta la stânga relativ deplasării autovehiculului pe trecerea pentru pietoni, marcată cu indicatorul rutier 5.40.12 „Trecere pentru pietoni” și marcajul rutier 1.14.1. În rezultatul accidentului rutier, pietonului A.Z. i-a fost cauzată vă-

tămărire gravă a integrității corporale sau a sănătății. Împotriva sentinței a declarat apel apărătorul, care a solicitat casarea acesteia și adoptarea unei hotărâri de achitare a lui D.A., care ar fi acționat în stare de extremă necesitate. Neavând posibilitatea de a frâna din cauza condițiilor climaterice și a distanței mici, D.A. a ieșit pe contrasens, astfel evitând tamponarea directă, frontală cu A.Z. Prin decizia instanței de apel, a fost admis acest apel, iar D.A. a fost achitat de învinuirea de săvârșire a infracțiunii prevăzute la lit.a) alin.(3) art.264 CP RM" [31].

În această speță nu este clar care urmări vădit mai grave au fost evitate prin lovirea victimei A.Z. Or, una dintre condițiile obligatorii ale stării de extremă necesitate este „să nu fie cauzate urmări vădit mai grave decât cele ce s-ar fi produs în cazul neînlăturării pericolului” [32, p.320]. Această cerință rezultă din alin.(3) art.38 CP RM. Soluția achitării se justifică numai dacă prin evitarea tamponării directe, frontale cu A.Z. a fost preîntâmpinat decesul victimei sau alte urmări vădit mai grave decât vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății acesteia.

Observația dată este valabilă și pentru următoarea speță: M.O. a fost condamnat în baza lit.a) alin.(3) art.264 CP RM. La 14.08.2010, în jurul orei 00.35, acesta conducea automobilul de serviciu de model „VAZ 2107” în orașul Ocnița. Ignorând prevederile lit.a), b), c), d) alin.1) pct.45, alin.2) pct.45 și lit.c) alin.1) pct.51 RCR, M.O. a ieșit pe banda cu sens opus, tamponând hipomobilul condus de J.S., în care se mai aflau B.L. și S.C., care se deplasa în direcția opusă deplasării automobilului condus de M.O. și care era semnalizat în față cu catadioptri de culoare albă, conform prevederilor RCR. În rezultatul accidentului rutier, au fost cauzate: lui B.L. – vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; lui S.C. – vătămarea ușoară a integrității corporale sau a sănătății; lui J.S. – vătămarea neînsemnată a integrității corporale sau a sănătății. În apelul său, inculpatul M.O. a invocat că nu este vinovat de comiterea accidentului rutier, deoarece el nu avea posibilitatea de a-l evita, dat fiind faptul că de pe partea lateral-dreapta a carosabilului în față sa i-a ieșit brusc un automobil. Astfel că dânsul a acționat în stare de extremă necesitate” [33]. Nu este deloc clar care urmări vădit mai grave au fost evitate prin lovirea victimelor J.S., B.L. și S.C. Dacă M.O. nu a urmărit să evite astfel de urmări, lipsește temeiul aplicării art.38 CP RM.

Aparent mai reușită este argumentarea din care rezultă urmările vădit mai grave ce au fost evitate prin lovirea victimei: „În cauza deferită judecătii s-a conchis corect că inculpatul, dorind să evite accidentarea pietonului I.N., care neregulamentar traversa strada, a virat pe contrasens, încalcând astfel regulile circulației rutiere. Prioritară pentru inculpat a fost salvarea vieții lui I.N., ceea ce exclude caracterul penal al faptei comise. Respectiv, în atare circumstanțe nu se poate de conchis că inculpatul se face vinovat de săvârșirea infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264 CP RM” [34].

A.I. Korobeev menționează: „În cazul conducătorului mijlocului de transport, care nu a comis încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu se poate vorbi despre omisiunea de a preveni urmările accidentului provocat de victimă sau de alți participanți la trafic. Dacă pronosticul conducătorului mijlocului de transport a fost întemeiat, însă circumstanțele inopinate sau neîndeplinirea obligațiilor de către alte persoane au constituit cauza acestor urmări, conducătorul mijlocului de transport nu trebuie să răspundă pentru urmările date și pentru fapta care le-a cauzat” [35, p.137]. V.Statî afirmă: „Dacă nerespectarea de către conducătorul mijlocului de transport a regulilor de circulație rutieră a avut un caracter nevoit, fiind determinată de acțiunile altor participanți la trafic, trebuie de reieșit din împrejurările concrete ale celor săvârșite, comparând caracterul și gravitatea pericolului înlăturat cu prejudiciul cauzat realmente, în corespundere cu regulile extremei necesități” [36].

Deci, reținerea stării de extremă necesitate exclude caracterul penal al faptei comise de persoana care conduce mijlocul de transport și care a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, pentru a salva viața, integritatea corporală sau sănătatea sa, a altei persoane ori un interes public de la un pericol iminent care nu putea fi înlăturat altfel. În asemenea cazuri este posibil ca o altă persoană (inclusiv un alt participant la trafic), care a provocat pericolul iminent respectiv, să răspundă penal. Ținând cont de cele menționate mai sus, considerăm că făptuitorul care a acționat în stare de extremă necesitate este avut în vedere în pct.4 RCR: „Orice participant la trafic care respectă prezentul Regulament este în drept să conteze pe faptul că și ceilalți participanți la trafic execută cerințele acestuia”.

Concluzii

Lipsa sau prezența obligativității și posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile reprezintă diferența specifică ce permite deosebirea neglijenței (art.18 CP RM) de fapta săvârșită fără vinovăție (art.20 CP RM). În cazul infracțiunilor cu componență formală, prezența obligativității de a conștientiza caracterul

prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârșită fără vinovăție. În cazul infracțiunilor cu componentă materială, prezența obligativității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârșită fără vinovăție. În cazul neglijenței sunt prezente ambele aceste criterii. În cazul faptei săvârșite fără vinovăție, lipsește fie criteriul obiectiv al neglijenței, fie criteriul subiectiv al neglijenței, fie ambele aceste criterii. Dacă nivelul de dexteritate nu-i permite făptuitorului să prevadă situațiile periculoase, rezultă că lipsește criteriul subiectiv al neglijenței și că este incident art.20 CP RM. Nu este necesară completarea art.20 CP RM cu o prevedere de genul celei din alin.2 art.28 din Codul penal al Federației Ruse. Prezența în art.20 CP RM a sintagmei „nu putea să le prevadă” face inutilă o asemenea completare. Săvârșirea faptei în stare de extremă necesitate nu este o faptă prejudiciabilă, dar este o faptă săvârșită cu vinovăție. În cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate, nu putem vorbi despre lipsa vinovăției. Articolul 20 CP RM nu este o normă generală pentru art.38 CP RM. Persoana care comite fapta în stare de extremă necesitate își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale și prevede posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile. Vinovăția în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate se poate exprima fie în intenție, fie în imprudență concretizată în încredere exagerată.

Referințe:

1. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 25.09.2013. Dosarul nr.1ra-842/2013. [Accesat: 07.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=641
2. ХУБИЕВ, Т.Р. Невинное причинение вреда. В: *Наука и инновации XXI века: Материалы III Всероссийской конференции молодых ученых (г.Сургут, 1-2 декабря 2016 г.). Т.III.* Сургут: ИЦ СурГУ, 2016, с.218-220. ISBN 978-5-89545-480-0
3. АПАЛЬКОВА, А.А., БУКРЕЕВА, А.И., ШАХБАЗОВ Р.Ф. Проблемы разграничения неосторожной формы вины от косвенного умысла и казуса: в контексте недопустимости объективного вменения. В: *Актуальные проблемы развития хозяйствующих субъектов, территорий и систем регионального и муниципального управления. Материалы XIII Международной научно-практической конференции / Под ред. Ю.В. Вертаковой.* 2018, Вып. 2, с.13-16. ISBN 978-5-00044-407-8
4. КОПЕЙКИНА, И.В. *Казус в уголовном праве.* [Accesat: 15.06.2019] Disponibil: https://forum-nauka.ru/_7_11_iyul_2017/
5. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 28.10.2014. Dosarul nr.1ra-1367/2014. [Accesat: 07.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3205
6. Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr.92-93.
7. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 09.04.2014. Dosarul nr.1ra-697/2014. [Accesat: 07.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2129
8. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 20.06.2017. Dosarul nr.1ra-930/2017. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9047
9. BRÎNZA, S., STATI, V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol.II.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015. 1300 p. ISBN 978-9975-53-470-3
10. АКСЕНОВА, Л.Ю. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях. В: *Вестник Омской юридической академии*, 2016, №1, с.71-77. ISSN 2658-7602
11. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 30.10.2013. Dosarul nr.1ra-939/2013. [Accesat: 07.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=822
12. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 16.05.2018. Dosarul nr.1ra-969/2018. [Accesat: 07.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11104
13. ТЕСЛИЦКИЙ, И.В. *Невинное причинение вреда по психофизиологическому основанию в уголовном праве: Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук.* Ставрополь, 2004. 167 с.
14. БУЙЛЕНКО, В.Я., ЖАНКАЗИЕВ, С.В., ДЕМЕНТИЕНКО, В.В., КОРОТКОВА, Ю.А., ГАВРИЛЮК, М.В. *Психологические особенности человека при управлении автомобилем транспортом.* Москва: МАДИ, 2017. 172 с.
15. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 01.02.2017. Dosarul nr.1ra-75/2017. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8155
16. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 19.02.2019. Dosarul nr.1ra-407/2019. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=13031

17. СОЛОВОВ А.О. О некоторых проблемах правоприменения ч.2 ст.28 УК РФ. В: *Отечественная юриспруденция*, 2017, №8, с.30-32. ISSN 2412-8228
18. ГОДУНОВ, В.С. Обстоятельства, исключающие уголовную ответственность лица за совершение автотранспортного преступления. В: *Вестник Московского университета МВД России*, 2013, №11, с.86-92. ISSN 2073-0454
19. МУХОРТОВА, М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава*: Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016. 260 с.
20. НИКУЛЕНКО, А.В. *Обстоятельства, исключающие преступность деяния: концептуальные основы уголовно-правовой регламентации*: Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Санкт-Петербург, 2019. 512 с.
21. НАУМОВ, А.В. *Российское уголовное право. Т.1: Общая часть*. Москва: Волтерс Клувер, 2007. 710 с. ISBN 978-5-466-00257-7
22. MOREGA, D.E. Starea de necesitate și efectele acesteia în doctrina și legislația penală a României. În: *Закон и Жизнь*, 2012, №6, p.50-58. ISSN 1810-3081
23. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 22.12.2015. Dosarul nr.1ra-1212/2015. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=13031
24. ДАГЕЛЬ, П.С. *Избранные труды*. Владивосток: Дальневосточный университет, 2009. 352 с. ISBN: 978-5-7444-2290-3
25. UDROIU, M. *Drept penal. Partea generală. Noul Cod penal*. București: C.H. BECK, 2014. 424 p. ISBN 606-18-0323-1
26. МІТРАСНЕ, С., СТАНОІУ, Р., МОЛНАР, І. et al. *Noul Cod penal comentat. Vol.I.* / G.Antoniou (coord.). București: C.H. Beck, 2006. 600 p. ISBN 973-655-969-6
27. МИРОШНИЧЕНКО, Н.В. *Преступления, связанные с нарушением профессиональных функций: проблемы уголовно-правовой теории и практики*: Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук Москва, 2015. 480 с.
28. *Энциклопедия уголовного права. Том 7. Обстоятельства, исключающие преступность деяния*. Санкт-Петербург: СПб ГКА, 2007. 721 с. ISBN 5-91005-011-7
29. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 24.01.2017. Dosarul nr.1ra-1858/2017. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8012
30. БОХАН, А.П., МЯСНИКОВ, В.В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? В: *Юристъ-Правоведъ*, 2016, №1, с.34-40. ISSN 1817-7093
31. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 08.05.2013. Dosarul nr.1ra-495/2013. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=37
32. BOTNARU, S., ȘAVGA, A., GRAMA, M. et al. *Drept penal. Partea Generală*. Chișinău: Cartier, 2005. 624 p. ISBN 9975-79-318-5
33. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 20.11.2013. Dosarul nr.1ra-1057/2013. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=961
34. *Opinie separată formulată de judecătorul Ghenadie Nicolaev conform alin.(3) art.340 din Codul de procedură penală pe cauza penală privindu-l pe G.V. Dosarul nr.1ra-1212/2015*. [Accesat: 16.06.2019] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=5498
35. КОРОБЕЕВ, А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003. 404 с. ISBN 5-94201-161-3
36. STATI, V. De ce este oportună adoptarea unei noi hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului? (Partea I) În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2010, nr.2, p.54-68.

Date despre autor:

Nicolae POSTOVANU, doctorand, Școala doctorală Științe Juridice, Universitatea de Stat din Moldova.

E-mail: nicolae.postovanu.1989@mail.ru

Prezentat la 21.06.2019