



lui jurisdicției constituționale, aprobat prin Legea nr. 502-XIII din 16 iunie 1995.

26. Art. 26 alin. (4) al Legii nr. 317-XIII din 13 decembrie 1994 cu privire la Curtea Constituțională și art. 77 alin. (1) al Codului jurisdicției constituționale, aprobat prin Legea nr. 502-XIII din 16 iunie 1995.

27. Art. 26 alin. (5) al Legii nr. 317-XIII din 13 decembrie 1994 cu privire la Curtea Constituțională și art. 77 alin. (1) al Codului jurisdicției constituționale, aprobat prin Legea nr. 502-XIII din 16 iunie 1995.

28. Curtea Constituțională a Republicii Moldova. Raport privind exercitarea jurisdicției constituționale în anul 2013. Chișinău: Casa Editorial-Poligrafică „Bons Offices“, 2014; Raportul privind exercitarea jurisdicției constituționale în anul 2014. Aprobat prin Hotărârea Curții Constituționale nr. 1 din 15 ianuarie 2015. http://www.constcourt.md/public/files/file/Actele%20Curtii/acte_2015/Raport_CC_2014.ro.pdf ; <http://constcourt.md/ccdocs.php?l=ro>.

29. Art. 23 alin. (2) al Constituției Republicii Moldova din 29.07.1994, publicată la 12.08.1994 în Monitorul Oficial al RM nr. 1; art. 3 și 26(4) ale Legii nr. 317-XIII din 13 decembrie 1994 cu privire la Curtea Constituțională; art. 3, art. 77 alin. (1) ale Codului jurisdicției constituționale, aprobat prin Legea nr. 502-XIII din 16 iunie 1995.

30. CC RM. Raportul privind exercitarea jurisdicției constituționale în a. 2014, aprobat prin Hotărârea CC RM nr. 1 din 15.01.2015. nepublicat în MO, p. 9-10. http://constcourt.md/public/files/file/Actele%20Curtii/acte_2015/Raport_CC_2014.ro.pdf

31. Art. 1(3) c) al Legii nr. 317/1994 cu privire la Curtea Constituțională.

32. Art. 2 al Legii nr. 317/1994 cu privire la Curtea Constituțională.

33. Art. 28¹ și art. 28² ale Legii 317/1994 cu privire la Curtea Constituțională.



EVOLUȚIA ȘI GENERALIZAREA INFRAȚIUNILOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

Svetlana PRODAN,
doctor în drept, lector universitar, USEM

SUMMARY

Transport is one of the most important segments of national economics. On its level of development and operation depends very heavily successful realization of national economic strategy. Increased importance of transport leads to increasing of number of vehicles in the country. It increases number of road traffic accidents and this in turn leads to formulation of new strategies for improving the situation inclusive though criminal law provisions. Commission of offences within this field causes great damages to transport. Number of these offences is in constant growth last time. Analysis of national and international statistical data show that globally there are recorded circa 60 million road traffic accidents annually. As a result approximately 1.3 million people die and to tens of million of people are caused bodily injury of varying degrees of severity.

Keywords: traffic, security, injury, attention, regulation, protection

REZUMAT

Transportul este unul dintre cele mai importante domenii ale economiei naționale, de nivelul său de dezvoltare și activitate depinde într-o mare măsură și realizarea cu succes a strategiei economice naționale. Creșterea importanței transportului duce și la creșterea numărului de autovehicule din țară, ceea ce sporește numărul accidentelor rutiere, iar aceasta la rândul său duce la elaborarea unor noi strategii de ameliorare a situației, inclusiv prin intermediul prevederilor legislației penale. Prejudicii mari sînt aduse transportului prin săvîrșirea infrațiuilor din acest domeniu, numărul cărora în ultima perioadă este într-o permanentă creștere. Analizînd datele statistice naționale și cele internaționale, am determinat că anual la nivel mondial se înregistrează cca 60 mil. de accidente rutiere, în urma cărora decedează aproximativ 1,3 mil. de oameni, iar zeci de milioane de persoane suportă vătămări corporale de diferite grade de gravitate.

Cuvinte-cheie: trafic, securitate, vătămări, atenție, regulament, ocrotire

Introducere. Potrivit surseilor, 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 deci 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 decît în transportul naval, de 3 ori mai mare decît în transportul feroviar și de 1,5 ori mai mare decît în cel aerian.

Rezultate și discuții. În structura infrațiuilor săvîrșite din imprudență, infrațiuile în domeniul transporturilor ocupă prima treaptă: persoanele condamnate pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, sau de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite constituie 75% din numărul total de condamnări pentru infrațiuuni săvîrșite din imprudență [7, p. 58].

Securitatea în transport reprezintă o parte integrantă a securității și ordinii dintr-un stat. Securitatea în transport se exprimă în lipsa de primejdii penru viața și sănătatea oamenilor, în siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor, instalațiilor



lor, precum și în protecția mediului înconjurător. La rîndul 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.

Dacă ar fi să cercetăm datele statistice prezentate anual de către MAI, am observa că din anul 2006 pînă în anul 2010 numărul infracțiunilor în domeniul transporturilor a cunoscut o creștere enormă, și anume:

- în 2010 – cu 25% față de 2009, înregistrîndu-se 1111 astfel de infracțiuni;
- în 2011 a scăzut cu 4,4%, înregistrîndu-se 1062 astfel de infracțiuni;
- în 2012 a crescut cu 122,5%, înregistrîndu-se 2363 infracțiuni;
- în 2013 s-a majorat cu 63,7%, înregistrîndu-se 3869 infracțiuni;
- în primele 3 luni ale anului 2014 s-au înregistrat 1397 infracțiuni de acest gen.

Numărul accidentelor rutiere din anul 2010 pînă în prezent are următoarea structură:

- 2009 – 684 accidente rutiere;
- 2010 – 877 accidente rutiere;
- 2011 – 823 accidente rutiere;
- 2012 – 946 accidente rutiere;
- 2013 – 903 accidente rutiere;
- în primele 3 luni ale anului 2014 au fost înregistrate 372 accidente rutiere.

În Republica Moldova, în ultima perioadă a sporit foarte mult numărul automobilelor importate de peste hotarele țării, se observă o tendință alarmantă de agravare a situației pe drumurile publice din țară, numărul accidentelor sporind de la an la an, cu atît mai mult cît la noi în țară obținerea permisului de conducere este o simplă formalitate de prezentare a persoanei care este instruită și care achită o sumă suplimentară celei de bază sau printr-un apel telefonic rezolvă totul și obține permisul. În consecință, nivelul de cunoaștere a Regulamentului circulației rutiere de către

șoferi lasă mult de dorit. Astfel, reieșind din cele menționate mai sus, putem susține că aceste fapte prejudiciabile nu trebuie subapreciate, pericolul lor fiind mult mai serios decît se consideră [3, p. 97].

Prin *transport* (din lat. *transporto* – a duce, a transporta, a căra) se înțelege ramura sau procesul producției materiale care efectuează transportarea călătorilor și a încărcăturilor. Există mai multe tipuri de transport: terestru, aerian și naval. Din transporturile terestre fac parte transporturile: feroviar, auto, cu tracțiune animală și prin țevi, conducte. Transportul naval include în sine transportul maritim și cel fluvial, iar transportul aerian – aviația.

În funcție de destinație, deosebim transporturi *de utilizare generală* și *de utilizare specială*. Cele de utilizare generală servesc în procesul de circulație a călătorilor și a încărcăturilor, iar cele de utilizare specială servesc pentru transportarea în interiorul uzinelor și transportul personal.

Odată cu apariția mijloacelor de transport a apărut necesitatea adoptării unor acte normative, reglemente care să reglementeze acest domeniu, pentru excluderea haosului pe viitor în domeniul circulației rutiere atît la nivel național, cît și la nivel internațional.

Sub aspect evolutiv istoric, în Republica Moldova dezvoltarea legislației penale, îngeneral, și în domeniul transporturilor, în special, a fost influențată de mai multe sisteme de drept, aflîndu-se sub dominația mai multor state de-a lungul timpului. Abia după obținerea independenței a fost începută edificarea unui sistem de drept propriu, democratic.

Dacă privim în adîncul 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

putînd fi numit primul regulament de circulație publică [6, p. 98; 8, p. 123]. Prin intermediul acestui act se stabileau atribuțiile polițienești ale “căpitanilor de menziluri”, precum și sancțiunile pentru vizitii “netrebniți”.

O altă încercare de reglementare juridică a acestui domeniu a avut loc în anul 1859, și anume “Ordonanța pentru reglementarea trăsurilor în București”.

Primele acte oficiale pentru reglementarea circulației rutiere au apărut încă în sec. XIX, cum ar fi Convenția internațională privitoare la autovehicule, din 15 aprilie 1811, semnată de mai multe țări europene; Convenția internațională pentru circulația autovehiculelor, încheiată la Paris la 24 aprilie 1929 și mai apoi în aprilie 1931.

La nivel regional am putea numi, cu titlu de exemplu, Legea pentru drumuri din Țara Românească, adoptată la 30 martie 1868, care prevedea mai multe norme referitoare la construcția și întreținerea drumurilor. În această lege se mai menționa rolul destul de important al mijloacelor de transporturi în dezvoltarea economiei naționale prin transportul de mărfuri și persoane, precum și faptul că răspunzătoare pentru siguranța circulației rutiere ar trebui să fie poliția. S-a mai adoptat și un Regulament asupra circulației pe străzi și trotuare la 29 februarie 1886, în care erau stabilite reguli de circulație și sancțiuni pentru cei care le încalcă.

La nivel național, putem menționa faptul că primul cod rutier aplicabil în Basarabia a fost Regulamentul pentru circulațiunea autovehiculelor, adoptat la 11 octombrie 1913 în România și care s-a aplicat și după Marea Unire în acest spațiu. Acest Regulament prevedea ca obligații ale conducătorilor mijloacelor de transport următoarele:

- recunoașterea automobilului bun pentru circulație de către o comisie;
- verificarea stării tehnice a au-



tovehiculului înainte de orice plecare și să ia toate măsurile pentru ca mașinaria să funcționeze conform celor prescrise în Regulament;

- acordarea de ajutor persoanelor și obiectelor izbite de către automobil, precum și prezentarea la cel mai apropiat oficiu de poliție, pentru a aduce la cunoștință accidentul.

Ca sancțiune pentru neexecutarea acestor obligații, în Regulament se prevedea darea în judecată a persoanei vinovate [9, p. 202].

Legea privitoare la circulația autovehiculelor din 21 august 1921 a adus unele precizări în legătură cu condițiile de bază ale circulației autovehiculelor și au fost sancționate pentru prima dată ca infracțiuni de sine stătătoare faptele de:

- conducere fără permis;
- conducerea unui autovehicul care nu poartă număr de ordine, deci neînmatriculat;
- conducerea în stare de ebrietate;

Se mai prevedea și folosirea unui autovehicul de către un conducător fără încuviințarea proprietarului, care constituia abuz de încredere și era incriminată ca infracțiune la art. 313 alin. (2) Cod penal.

Pînă în anul 1929, țara noastră s-a aflat, din punct de vedere al legislației rutiere, sub imperiul a cinci legi, cu structuri deosebite, reflectînd concepții și realități diferite.

Ca urmare a aderării României la Convenția Internațională pentru circulația autovehiculelor (ratificată la 15.05.1929, conform Monitorului Oficial nr. 1040), încheiată la 24 aprilie 1926, are loc, în 1929, o primă armonizare a legislației rutiere române, reflectînd concepții și realități diferite de cele internaționale. În așa mod, apare Legea privind circulația pe drumurile publice, nr. 213 din 22.10.1929. Această lege mai incrimina ca infracțiuni din domeniul circulației rutiere următoarele:

- Art. 7. Omisiunea de ajutor,

cînd un conducător de vehicul de orice fel va trece pe lîngă locul unui accident și, solicitat fiind de către autorități, nu va opri.

- Art. 8. Părăsirea locului accidentului rutier: acela care pricinuind un accident, de pe urma căruia va fi rezultat moartea unei persoane, rănire sau pagubă materială, va fi căutat prin fugă să se sustragă răspunderii vinei sale și îndatoririlor de umanitate.

- Art. 35. Conducerea fără permis: nimeni nu va putea conduce un automobil dacă nu va fi posesorul unui permis nominal de conducere, eliberat de autoritatea de drept.

- Art. 62. Încredințarea autovehiculului, spre conducere, unei persoane fără permis.

La data de 10 ianuarie 1931 este publicat „Regulamentul pentru aplicarea legii circulației pe drumurile publice”, iar la 31 mai 1935 este promulgată „Legea pentru aderarea la Convențiile pentru unificarea semnalizării rutiere, la regimul fiscal pentru automobile și la aranjamentul dintre autoritățile vamale”. Aceste acte au avut menirea de armoniza legislația autohtonă din acea perioadă cu prevederile internaționale uniformizate din domeniul transporturilor.

Următoarea treaptă în evoluția istorico-juridică a infracțiunilor în domeniul transporturilor o constituie reglementarea acestora de Codul penal din 1961. Acest cod era foarte asemănător cu Codul penal al RSFSR, aceasta practicîndu-se 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”. Codul dat a fost inspirat din cel rusesc din anul 1960, unde infracțiunile în domeniul transporturilor erau prevăzute în capitolul „Înfracțiuni contra ordinii publice, securității publice și sănătății populației” [8, p. 174].

Inițial erau prevăzute doar câteva tipuri de infracțiuni, și anume legate de încălcarea regulilor circulației rutiere și de încălcarea regulilor securității circulației și exploatarea transportului mecanic de către lucrătorii și persoanele care nu fac parte din personalul transporturilor. Ulterior au fost introduse norme noi, referitoare la conducerea în stare de ebrietate, oprirea samovolnică, fără necesitate, a trenului.

Așadar, reieșind din neajunsurile și pe greșelile comise în Codul penal al RSFSR din 1960, a fost adoptat la nivel național Codul penal din 1961. Acest cod incrimina următoarele fapte din domeniul circulației rutiere ca fiind infracțiuni:

- Art. 177. Încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport de către persoanele care conduc mijloace de transport.

- Art. 177/2. Admiterea la conducerea mijloacelor de transport a unor persoane aflate în stare de ebrietate.

- Art. 177/3. Predarea conducerii mijlocului de transport unei persoane aflate în stare de ebrietate.

- Art. 178. Darea în exploatare a unor mijloace de transport defectate din punct de vedere tehnic.

- Art. 179. Încălcarea regulilor în vigoare la transporturi.

- Art. 179/1. Oprirea samovolnică, fără necesitate, a trenului.

- Art. 179/3. Constrîngerea lucrătorului din transportul feroviar, aerian, fluvial sau auto de a nu-și îndeplini funcțiile de serviciu.

- Art. 180. Folosirea neautorizată a mijloacelor de transport, a mașinilor ori a mecanismelor.

- Art. 182. Răpirea mijloacelor de transport.

- Art. 182/1. Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene sau navale.

După cum observăm, în Codul penal adoptat în 1961, răpirea mijloacelor de transport era prevăzută ca infracțiune din domeniul transporturilor, pe cînd în prezent aceas-



tă componență este prevăzută la capitolul VI din Codul penal actual la art. 192 – Răpirea mijlocului de transport.

Următorul act normativ ce reglementa domeniul încălcărilor din transporturi este Codul penal în vigoare, adoptat prin Legea nr. 985-XV din 18 aprilie 2002, în vigoare din 12 iunie 2003, care prevede reglementări într-un capitol aparte – și anume în capitolul XII. Infrațiuni în domeniul transporturilor, cuprinzând următoarele articole:

- Art. 262. Încălcarea regulilor de zbor.

- Art. 263. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian.

- Art. 264. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport.

- Art. 264¹. Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe.

- Art. 265. Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite.

- Art. 266. Părăsirea locului accidentului rutier.

- Art. 267. Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice.

- Art. 268. Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport.

- Art. 269. Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației.

- Art. 270. Oprirea samovolnică, fără necesitate, a trenului.

- Art. 271. Blocarea intenționată a arterelor de transport.

- Art. 272. Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval sau aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu.

- Art. 275. Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime, sau fluviale.

- Art. 276. Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor.

În concluzie am putea menționa faptul că evoluția istorico-juridică a infracțiunilor în domeniul transporturilor în Republica Moldova a fost puternic influențată de faptul aflării țării noastre în componența României și a fostei URSS. Practic, impactul acestora s-a simțit și la adoptarea Codului penal actual, deoarece capitolul „Infrațiuni în domeniul transporturilor” din Codul penal autohton reprezintă o transpunere a capitolului corespunzător din Codul penal al Federației Ruse.

Reieșind din faptul că în Republica Moldova numărul mijloacelor de transport înmatriculate se mărește continuu în ultimii ani, incriminarea unor fapte ca fiind penal condamnabile este foarte bine-venită și actuală. Incriminarea faptelor ca infracțiuni își găsește explicația în faptul că mijlocul de transport reprezintă un mijloc de pericol sporit și că odată cu creșterea numărului mijloacelor de transport se mărește proporțional și numărul accidentelor rutiere, de aceea prudența și diligența maximă a conducătorilor mijloacelor de transport se asigură, într-o măsură oarecare, și printr-o astfel de modalitate.

Respectarea necondiționată și strictă a regulilor ce asigură securitatea funcționării normale a mijloacelor de transport și exploatarea acestora este și ea asigurată prin inserarea în legea penală a faptelor infracționale.

Infrațiunile în domeniul transporturilor se caracterizează prin semne obiective și subiective comune.

Obiectul juridic generic al acestui grup de infracțiuni îl constituie relațiile cu privire la securitatea circulației sau exploatarea mijloa-

celor de transport: feroviar, naval, aerian, rutier.

În calitate de *obiect juridic special* apar: relațiile sociale cu privire la modul stabilit de efectuare a zborurilor, care asigură securitatea circulației aeriene (art. 262 CP al RM); relațiile sociale cu privire la securitatea circulației și exploatarea tipului concret de transport, precum și relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei, ori integritatea bunurilor (art. 263 CP al RM). Unele din infracțiunile capitolului dat au și obiect juridic special *secundar*, cum ar fi în cazul componenței de la art. 264 și 269 CP al RM, unde obiectul juridic special secundar îl reprezintă relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei [6, p. 142].

Latura obiectivă a infracțiunilor în domeniul transporturilor constă în încălcarea regulilor și cerințelor care asigură securitatea funcționării transportului, fapt ce s-a soldat cu anumite urmări prejudiciabile în detrimentul unor persoane sau bunuri.

Majoritatea dispozițiilor normelor articolelor din acest capitol sînt de blanchetă, făcînd trimitere la norme nepenale. Infracțiunile din domeniul transporturilor pot fi comise atît prin acțiuni, cît și prin inacțiuni. Se întîlnesc în acest capitol atît infracțiuni *materiale* (articolele 263, 264, 264¹, 265, 266, 267, 268, 269, 270 CP al RM), cît și *formale* (articolele 262, 275, 276 CP al RM). Mai întîlnim și infracțiune *formal-materială*, și anume componența de la art. 272 CP al RM „Constrîngerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” [3, p. 46; 5, p. 165].

Reieșind din cele expuse mai sus, putem menționa că în cazul săvîrșirii infracțiunilor materiale, răspunderea penală va surveni atunci cînd urmările prejudiciabile se află în legătură de cauzalitate cu fapta prin care s-a încălcat regula și norma concretă ce asigură func-



ționarea mijlocului de transport. Din acest considerent, problema legăturii de cauzalitate urmează a fi discutată doar după stabilirea faptului încălcării respectivelor reguli care asigură circulația și exploatarea transportului, precum și concretizarea caracterului și mărimii pagubei cauzate.

Încălcarea regulilor de securitate a circulației presupune neîndeplinirea sau îndeplinirea necorespunzătoare de către făptuitori a unei anumite reguli ce reglementează securitatea circulației tipului respectiv de transport (feroviar, naval, aerian, auto), precum și comiterea unor acțiuni expres interzise de aceste reguli. Urmările prejudiciabile trebuie să se afe în legătură cauzală cu încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval, aerian, auto.

În cazurile în care urmările prejudiciabile au survenit în consecința încălcării regulilor respective de către persoane, este necesar de a stabili gradul participării fiecărei persoane la cauzarea daunelor, precum și condițiile de ordin tehnic, prezența cărora, dacă nu exclud vinovăția persoanei, urmează a fi considerată ca o circumstanță ce atenuază pedeapsa penală.

Latura subiectivă se caracterizează atât prin vinovăție intenționată, cât și prin imprudență, atât în modalitatea sa de neglijență, cât și de încredere exagerată. În cazul neglijenței, persoana nu prevede survenirea urmărilor prejudiciabile ale faptei sale, deși putea și trebuia să le prevadă. În cazul încrederii exagerate, făptuitorul prevede posibilitatea survenirii urmărilor prejudiciabile, dar, în mod ușuratic, consideră că ele vor fi evitate. Unele infracțiuni în domeniul transporturilor pot fi săvârșite din imprudență exprimată atât în formă de neglijență, cât și în formă de încredere exagerată, cum ar fi, de exemplu, art. 267 CP al RM [3, p. 243].

Subiect al infracțiunilor cercetate poate fi persoana fizică care la

momentul comiterii infracțiunii a atins vârsta de 16 ani, în cazul comiterii faptei de la art. 262 și 276 CP al RM. Pentru unele componente de infracțiuni, legislația prevede ca subiect persoana fizică responsabilă, care la momentul comiterii infracțiunii a atins vârsta de 14 ani, cum ar fi în cazul art. 268, 270, 271, 275 CP al RM.

Totuși, pentru majoritatea infracțiunilor din domeniul transporturilor, legiuitorul prevede un subiect special, deoarece legea, pe lângă semnele de bază ale subiectului (vârsta, responsabilitate), mai impune și o altă condiție obligatorie.

Într-o astfel de ordine de idei, la calificarea faptei în baza art. 264 CP al RM nu are importanță dacă făptuitorul dispune de permis de conducere a mijlocului de transport, dacă încălcarea a fost comisă în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu sau în afara orelor de lucru, dacă făptuitorul este proprietar al mijlocului de transport sau nu.

În calitate de subiect al infracțiunii prevăzute de art. 269 CP al RM pot fi pasagerii, pietonii sau alți participanți la trafic, care sînt responsabili și la momentul comiterii faptei au atins vârsta de 16 ani, sau alți participanți la trafic: bicicliștii, căruțașii, persoanele care mîna vitele, persoanele care conduc motorete.

Calitate specială este cerută subiectului și în cazul comiterii faptei infracționale prevăzute de art. 265 CP al RM. Subiect al acestei infracțiuni este persoana cu funcție de răspundere sau persoana care gestionează o organizație comercială, obștească sau altă organizație nestatală.

În doctrina română s-a încercat chiar de a clasifica infracțiunile în domeniul transporturilor în mai multe categorii, folosindu-se ca criteriu de clasificare criteriul material, cum ar fi:

- fapte care constau în conducerea în mod ilicit a autovehiculului pe drumurile publice (condu-

cerea unui vehicul fără permis de conducere);

- fapte care constau în ascunderea realității de către conducătorul auto (sustragerea de la recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei și părăsirea locului accidentului);

- fapte care constau din îndeplinirea necorespunzătoare a unor îndatoriri de serviciu (neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a îndatoririlor de verificare tehnică a autovehiculelor) [5, p. 79].

O altă clasificare a infracțiunilor în domeniul transporturilor, care de asemenea este vehiculată în doctrina română, are următoarea structură, avînd ca criteriu de clasificare specificul obligațiilor legale:

- fapte care constau în crearea condițiilor favorabile săvîrșirii unor infracțiuni sau cel puțin a unui accident de circulație;

- fapte care împiedică identificarea făptuitorului și cercetarea împrejurărilor concrete de săvîrșire a unor infracțiuni în cadrul circulației rutiere.

Așadar, infracțiunile în domeniul transporturilor se caracterizează, în linii generale, ca și celelalte infracțiuni, unica particularitate o reprezintă, în cazul săvîrșirii unor infracțiuni din acest capitol, calitatea specială a subiectului infracțiunii, acesta avînd calitate de conducător al mijlocului de transport, calitatea de pieton sau de altă persoană responsabilă pentru starea tehnică a autovehiculului. Aceste infracțiuni mai prejudiciază și o categorie aparte de relații sociale, și anume relațiile sociale ce asigură securitatea circulației sau exploatarea mijloacelor de transport [4, p. 183].

Concluzii. Din cele menționate putem concluziona că una dintre aceste componente, prevăzute de legiuitor prin complexitate, este și infracțiunea de încălcare a regulilor de securitatea a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, prevăzută în art. 264 CP al RM. Această compo-



nență, de rînd cu celelalte 13 componente, vin să asigure securitatea în domeniul transporturilor în RM.

Cu toate că unii disconsideră unele componente din acest capitol, optînd pentru trecerea lor în rîndul contravențiilor administrative, faptele date posedă un pericol social destul de sporit și prejudicază serios valorile sociale protejate de legea penală. Cei care pledează pentru ca unele infracțiuni din domeniul transporturilor să treacă în domeniul contravențional aduc ca argument principal, cum ar fi în cazul art. 264¹, faptul că la noi în țară este un număr foarte mare de persoane condamnate în baza acestui articol, iar pentru a ridica nivelul de responsabilitate al persoanelor care dețin permis de conducere, inclusiv al pietonilor, trebuie mărită pedeapsa, chiar dacă ține de ordinul contravențiilor administrative.

Referințe bibliografice

1. Vitalie Stati. Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvîrșire a infracțiunii. Chișinău: CEP USM, 2010.
2. Stela Botnaru, Alina Șavga, Vladimir Grosu, Mariana Grama. Drept penal. Vol. I. Partea generală, ediția a III-a, Chișinău: Cartier Juridic, 2006.
3. S. Brînză, X. Ulianovschi, V. Stati, I. Țurcanu, V. Grosu. Drept penal. Vol. II. Partea specială, ediția a II-a, Chișinău: Cartier Juridic, 2005.
4. Ivan Macari. Drept penal al RM. Partea specială. Chișinău: CEP USM, 2003.
5. Alexandru Borodac. Manual de drept penal. Partea specială. Chișinău: Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM, 2004.
6. A. Barbăneagră, Gh. Alecu, V. Berliba, T. Carpov, V. Cușnir, R. Cojocar, Al. Mariș, T. Popovici, Gh. Ulianovschi, X. Ulianovschi, N. Ursu, V. Volcinschi. Cod penal al R. Moldova. Comentariu. Chișinău, 2009.
7. C. Bulai. Manual de drept penal. Partea generală. București: ALL, 1997.
8. Corneliu Turuianu. Infracțiunile rutiere. București: ALL BECK 2000.

CORELAȚIA DINTRE DREPTUL INTERNAȚIONAL PUBLIC, SOCIETATEA INTERNAȚIONALĂ ȘI RELAȚIILE INTERNAȚIONALE

Oleg BONTEA,

doctor în drept, conferențiar universitar UASM

SUMMARY

International law appeared with the states and the relationships between them. For a very long time international law has been created and regulated only relations between states because they were the only international actors. At the beginning of the first half of the nineteenth century under the influence of technical progress and the development of cooperation between states in the international arena begin to appear interstate international organizations.

Keywords: public international law, international society, international relations, international intergovernmental organizations

REZUMAT

Dreptul internațional a apărut odată cu statele și cu raporturile dintre ele. Pentru o foarte lungă perioadă de timp, dreptul internațional a fost creat și a reglementat numai raporturile dintre state, deoarece ele erau singurii actori ai scenei internaționale. La începutul primei jumătăți a secolului al XIX-lea, sub influența progresului tehnic, a dezvoltării cooperării dintre state, pe arena internațională încep să apară organizații internaționale interstatale.

Cuvinte-cheie: drept internațional public, societate internațională, relații internaționale, organizații internaționale interguvernamentale

Introducere. Odată cu des-trămarea sistemului colonial, o nouă entitate își face apariția în viața internațională, și anume națiunile (popoarele) care luptă pentru eliberare.

O caracteristică a societății internaționale contemporane o constituie atît creșterea numărului statelor ce o compun (194 de state), cît și sporirea numărului organizațiilor internaționale interstatale în sistemul ONU și în afara acestuia.

Dreptul internațional ca fenomen social există și acționează în legătură cu alte fenomene sociale, este influențat de acestea și, la rîndul său, își răspîndește acțiunea asupra lor. Examinarea legăturii dreptului internațional cu alte fenomene sociale, cum sînt relațiile internaționale și societatea internațională, va contribui spre o înțelegere mai profundă a dreptului internațional. Or societatea internațională, relațiile internaționale și dreptul internațional sînt elementele sistemului internațional, care

constituie, la rîndul său, obiectul de studiu al disciplinei *Drept internațional public* [7, p. 1].

Rezultate și discuții. În interiorul unui stat, membrii societății se supun unor norme de conduită socială, în cadrul cărora normele juridice stabilite de organele abilitate ale statului ocupă un loc central, dreptul avînd un important rol normativ de regulator al raporturilor sociale. Dacă în cadrul intern al unui stat situația se prezintă relativ simplu, statul ca putere unică avînd dreptul de a edicta normele de conduită a cetățenilor săi, a căror aplicare se asigură la nevoie prin forța de constrîngere instituționalizată a aparatului de stat, problema raporturilor dintre diferitele entități ale societății internaționale se pune în termeni relativ diferiți.

În accepțiunea cea mai largă, dreptul internațional public reprezintă ansamblul de norme juridice care reglementează raporturile ce se stabilesc în cadrul societății internaționale. Numit de la bun înce-