



MĂSURI SPECIAL-CRIMINOLOGICE DE PREVENIRE A INFRAȚIUNILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

Iurie LARII,

doctor în drept, conferențiar universitar

Anatolie CANANĂU,

doctorand

REZUMAT

În acest articol sunt evidențiate și analizate măsurile de prevenire special-criminologică a infracțiunilor din domeniul transportului rutier, precum și rolul diferitor categorii de subiecți implicați în respectiva activitate. Se constată că în cazul prevenirii speciale a infracțiunilor investigate urmează de plasat accentul pe asigurarea eficientă a securității circulației rutiere care ar proteja persoanele implicate în trafic.

Cuvinte-cheie: prevenire special-criminologică, prevenire individuală, infracțiuni din domeniul transportului rutier, securitate rutieră, circulație rutieră, accident rutier, participanți la trafic, factori criminogeni etc.

SPECIAL CRIMINOGENIC MEASURES ON PREVENTION OF TRAFIC OFFENCES

Iurie LARII,

phd, associate professor, director of the Department of science, projects development and cooperation of the Academy

„Stefan cel Mare” of MIA

Anatolie CANANAU,

doctoral student

SUMMARY

There were highlighted and analyzed the preventive special criminological measures of crimes from the area of road transport in this article, as well as the role of different subjects' categories involved in that activity. It was determined that in the case of special prevention of the investigated crime category the emphasis is placed on effective insurance of the traffic security that would protect individuals involved in trafficking.

Keywords: special criminological prevention, individual prevention, crimes from the area of road transport, road security, road traffic, car accident, traffic participants, criminogenic factors etc.

Introducere. Criminologia, cum este și firesc, leagă conceptul de prevenire de obiectul său de cercetare – studierea cauzelor criminalității, prevenirii etc., oferindu-i aici o accepțiune mult mai largă, care nu se limitează la scopul și funcțiile preventive ale legii penale, ci are în vedere ansamblul factorilor care le determină și al condițiilor care favorizează săvârșirea actului criminal, precum și reacția socială față de acesta. Nu întâmplător, prevenirea constituie unul dintre scopurile prioritare ale criminologiei ca știință, unul dintre elementele principale prin care aceasta este definită [1, p. 17].

Prevenirea specială a criminalității reprezintă un sistem de influențare asupra determinantelor criminalității, care țin de anumite grupuri sociale și domenii ce se caracterizează printr-o probabilitate înaltă de săvârșire a infracțiunilor [2, p. 168]. Spre deosebire

de prevenirea generală, cea specială se efectuează cu un scop bine determinat în interesele prevenirii criminalității, adică măsurile speciale sunt chemate să soluționeze problemele de înlăturare, neutralizare, minimizare a factorilor criminogeni; însănătoșirea microclimei sociale, îndreptarea comportamentului persoanelor care pot comite infracțiuni etc. [3, p. 170]. În acest sens, prevenirea special-criminologică se realizează sub formă de programe privind intensificarea luptei cu criminalitatea, în care este prevăzut sistemul de măsuri orientat spre prevenirea tipurilor concrete de criminalitate, precum și a criminalității în ansamblu pe un anumit teritoriu [4, p. 107]. Bineînțeles, în limitele subiectului abordat, eficiența prevenirii infracțiunilor din domeniul transportului rutier va depinde de coordonarea programului de prevenire a acestor infracțiuni cu

conceptul statal de dezvoltare socio-economică a Republicii Moldova.

Fără a diminua importanța măsurilor generale de prevenire a criminalității, inclusiv a celei din domeniul transportului rutier, activitatea de bază în profilaxia infracțiunilor respective trebuie să fie realizată prin prisma prevenirii special-criminologice și a celei individuale. Anume aceste două tipuri de prevenire diminuează sau neutralizează influența factorilor criminogeni asupra infracțiunilor din domeniul transportului rutier. La rândul său, măsurile de prevenire se realizează prin intermediul influențării asupra părților componente ale mecanismului „mijloc de transport – conducător al mijlocului de transport – situație rutieră”.

Rezultate și discuții. Măsurile speciale de prevenire a infracțiunilor din 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.

La astfel de activități se mai referă: controlul asupra respectării regulilor securității circulației și a exploatarea 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 [5].

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

De exemplu, competențele Ministerului Afacerilor Interne în domeniul traficului rutier [6] sunt:

a) exercitarea controlului interdepartamental asupra respectării prevederilor actelor legislative și ale actelor normative din domeniul traficului rutier;

b) coordonarea, pe domenii de competență, a activităților de ridicare a gradului de organizare și de siguranță a traficului rutier;

c) asigurarea dirijării, supravegherii

și controlului traficului rutier cu mijloace de măsurare, legalizate și verificate metrologic, conform cerințelor actelor normative în vigoare;

d) exercitarea controlului asupra vehiculelor în privința corespunderii lor cu normele de siguranță a traficului rutier;

e) exercitarea controlului asupra calității lucrărilor din domeniile: de exploatare, întreținere, reparare și inspecție tehnică periodică, efectuate de persoane care practică activitate de întreținător în aceste domenii;

f) monitorizarea evoluției fenomenului accidentar și reflectarea în mass-media a stării de lucruri din traficul rutier, a modului în care participanții la trafic respectă legislația privind siguranța lui;

g) asigurarea activității echipelor de intervenție rapidă pentru întreprinderea măsurilor de urgență în cazul producerii de accidente în trafic rutier;

h) organizarea după programe a instruirii angajaților poliției patrule, serviciului de pompieri, ai altor structuri specializate privind acordarea de prim ajutor medical persoanelor care au avut de suferit în accidente în trafic rutier;

i) eliberarea permiselor speciale pentru conducătorii de autovehicule speciale de încasare și de comunicație specială la absolvirea cursurilor de instruire în cadrul unui centru de formare profesională din subordine, coordonarea itinerarelor pentru efectuarea instruirii practice în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice prin intermediul ghișei unic al autorității de licențiere;

j) ținerea evidenței centralizate a contravențiilor din domeniul traficului rutier și a sancțiunilor aplicate, eliberarea către solicitanți a certificatelor de cazier contravențional, a certificatelor cu privire la accidentele rutiere, a actelor juridice cu privire la neridicarea în procesul de constatare a contravențiilor a permisului de conducere, a certificatului de înmatriculare a vehiculului și/ sau a plăcilor de înmatriculare;

k) coordonarea schemelor de transportare a încărcăturilor de mare tonaj, cu gabarit depășit și a încărcăturilor periculoase;

l) escortarea coloanelor oficiale.

Prin urmare, bazându-ne pe inter-

conexiunea existentă între măsurile de prevenire generală și specială, ne vom axa, preponderent, pe problemele prevenirii speciale. Prevederile conceptuale enunțate permit de a atribui la măsuri speciale de prevenire nu doar pe cele cu caracter juridico-penal, dar și cu caracter economic, social, politic, cultural-educativ etc., dacă ele sunt orientate spre prevenirea criminalității în domeniul transportului rutier.

Ținem să remarcăm că există și alte criterii de delimitare a măsurilor de prevenire în generale și speciale. Astfel, în doctrina de specialitate [7, p. 289] sunt evidențiate următoarele trăsături care deosebesc măsurile generale și speciale ale prevenirii criminalității:

1) orientarea măsurilor întreprinse nemijlocit spre prevenirea săvârșirii unor noi infracțiuni, a unor tipuri distincte de criminalitate sau a unor infracțiuni concrete;

2) arsenalul mijloacelor de prevenire specială se caracterizează prin interacțiunea unor măsuri cu caracter administrativ, educativ, social și juridic menite să acționeze nemijlocit asupra criminalității;

3) subiecții prevenirii speciale a infracțiunilor sunt structurile organizatorice și personalul pentru care lupta cu criminalitatea constituie una din principalele atribuții.

După cum este lesne de observat, principalul criteriu de apreciere a măsurilor de prevenire specială este competența subiecților implicați în astfel de activitate, care trebuie să fie una de ocrotire a normelor de drept. Așadar, prevenirea specială este examinată la nivel general, de grup și individual.

La nivel general, prevenirea specială se realizează sub forma unor programe departamentale și interdepartamentale de luptă cu criminalitatea. În ele este prevăzut un sistem de măsuri orientat spre prevenirea unor tipuri concrete de criminalitate sau a fenomenului infracțional în ansamblu pe un anumit teritoriu (țară, regiune, localitate etc.).

Procesului prevenirii infracțiunilor din domeniul transportului rutier la nivel de grup i se acordă mai puțină atenție, reieșind din următoarele considerente.

În primul rând, este dificil de a reuși participanții la traficul rutier, inclusiv



conducătorii de autovehicule, într-un singur grup, care ar putea fi supus unor măsuri comune de prevenire. Într-un mod sau altul, în acest caz poate fi vorba doar despre prevenirea individuală realizată în privința participanților reali sau potențiali ai circulației rutiere.

În al doilea rând, factorii de bază ai criminalității în domeniul transportului rutier influențează asupra particularităților activismului social dintr-o anumită localitate, inclusiv asupra proceselor de dirijare a fluxurilor rutiere. Iar aceasta, la rândul său, reprezintă nivelul general al prevenirii speciale.

În ceea ce privește prevenirea specială a infracțiunilor la nivel individual, menționăm că la etapa primară aceasta se realizează în privința indivizilor aflați în faza incipientă a criminalizării lor. În literatura criminologică, etapa respectivă mai este numită „prevenire individuală timpurie”.

Reieșind din rezultatele obținute, considerăm că prevenirea individuală a infracțiunilor din domeniul transportului rutier ar consta în următoarele. Înainte de toate, este necesar de implementat diverse măsuri care ar contribui la formarea culturii juridice a anumitor categorii de participanți la traficul rutier. În acest sens, urmează de aplicat mai intens mijloacele de educare focusată asupra elevilor și adolescenților (viitori potențiali conducători auto și alți participanți la traficul rutier) prin intermediul diferitor surse de comunicare. Caracterul individual constă în faptul că subiect al profilaxiei nu devin toate persoanele, ci doar cele mai criminogene și victimogene grupuri formate în virtutea diferitor circumstanțe (trafic rutier dificil în apropierea instituțiilor de învățământ, creșterea numărului de victime sau infractori din rândul persoanelor care reprezintă o anumită organizație etc.).

Următorul tip de prevenire individuală a acestui gen de infracțiuni se realizează în privința persoanelor care au săvârșit sau săvârșesc o infracțiune. Luând în considerație faptul că criminalizarea infractorilor care au comis din neglijență infracțiuni în domeniul transportului rutier este în corelație cu calitatea sistemului de instruire a conducătorilor auto, măsurile legate de instruirea

acestora pot fi atribuite la al doilea tip de prevenire individuală.

De asemenea, reieșind din faptul că criminalizarea conducătorilor auto are loc și în legătură cu unele deficiențe în activitatea poliției patrule, este necesar de propus măsuri orientate spre optimizarea activității acestei structuri polițienești. În acest caz, în calitate de obiect nemijlocit al prevenirii apare activitatea angajaților poliției patrule, iar ca obiect indirect – conducătorii de vehicule și alți participanți la traficul rutier.

Al treilea tip de prevenire individuală cuprinde persoanele care au săvârșit o infracțiune și au fost condamnate. În situația respectivă, se tinde spre realizarea scopurilor resocializării infractorilor și corijării calităților social-periculoase (negative) ale acestora.

Ultimul tip de prevenire individuală a infracțiunilor din domeniul transportului rutier vizează persoanele care au ispășit o pedeapsă penală, dar care se află la evidență în scopul prevenirii recidivei. Convențional, acest tip de prevenire este numit „postpenitenciar”.

Dat fiind faptul că în urma studiilor s-a ajuns la concluzia privind lipsa unor calități social-periculoase tipice ale personalității care a comis o infracțiune în domeniul transportului rutier, considerăm că ultimele două tipuri de prevenire individuală nu pot fi reprezentate în anumite forme concrete de măsuri antiinfracționale. Compensarea acestora urmează a fi realizată în cadrul primelor două nivele de prevenire.

Cu referire la al doilea, al treilea și al patrulea obiect al prevenirii (personalitatea conducătorului auto, funcționarii poliției patrule și alți participanți la traficul rutier) la nivel general, este necesar să propunem un șir de măsuri, utilizând la maximum potențialul mijloacelor de informare în masă. Astfel de măsuri mai sunt numite convențional „moral-spirituale”, fiind orientate spre coordonarea activității ce vizează interesele securității rutiere.

Analiza succintă a prevederilor teoretice legate de prevenirea infracțiunilor din domeniul transportului rutier impune și abordarea subiecților implicați în acest proces. Astfel, în literatura de specialitate [8, p.p. 184-185] aceștia sunt divizați în trei grupuri.

Din primul grup fac parte organele administrației publice centrale și locale, precum și formațiunile obștești care nu au atribuții nemijlocite de ocrotire a normelor de drept.

Grupul al doilea este constituit din:

1) organele de stat care îndeplinesc funcții de ocrotire a normelor de drept;

2) organele obștești de stat care au funcții de ocrotire a normelor de drept (de exemplu, comisiile pentru problemele minorilor de pe lângă consiliile locale);

3) structurile private și obștești care contribuie la realizarea sarcinilor de ocrotire a normelor de drept.

Prin urmare, constatăm că nu există limitări în selectarea subiecților prevenirii infracțiunilor din domeniul transportului rutier. Totodată, o listă completă a acestor subiecți poate fi evidențiată doar după propunerea unor măsuri concrete de prevenire.

Concluzionând asupra celor relatate, este important de a preciza următoarele aspecte legate de prevenirea criminalității în domeniul transportului rutier:

În calitate de obiect al prevenirii sunt:

a) centrele activismului social din orașele mari;

b) personalitatea conducătorului auto care a săvârșit o infracțiune din imprudență;

c) poliția patrule și funcționarii săi;

d) elementele unei situații concrete.

Prevenirea individuală în privința infractorilor care au comis din imprudență infracțiuni în domeniul transportului rutier este oportun de a fi divizată în două etape:

1) prevenirea timpurie;

2) prevenirea la etapa criminalizării primare.

Specificul măsurilor de prevenire și alegerea subiecților prevenirii depinde de specificul obiectului prevenirii.

Propunerea măsurilor în vederea neutralizării factorilor unei situații concrete se referă, îndeosebi, la prevenirea specială și poate avea valoare practică în procesul elaborării programelor naționale de asigurare a securității circulației rutiere.

Caracterizând starea de lucruri privind prevenirea accidentelor rutiere, urmează să recunoaștem că organizarea



activității cu pietonii – cea mai vulnerabilă categorie de participanți la trafic, practic a decăzut din vizorul subiecților ce desfășoară activitatea de asigurare a securității circulației rutiere. Anual, din neatenția acestora, este provocat practic fiecare al treilea accident rutier. Pe seama lor se află aproximativ 40% din cazurile de deces și vătămări din numărul total de victime ale accidentelor rutiere. Această categorie de participanți la circulația rutieră (pietonii) au decăzut nu doar din vizorul organelor ce asigură securitatea circulației rutiere, dar și a organelor de urmărire penală [9, p. 44].

O atenție deosebită în prevenirea infracțiunilor din domeniul transportului rutier se acordă luptei cu consumul băuturilor alcoolice de către conducătorii auto și alți participanți la trafic. Alcoolul în orice cantitate diminuează brusc posibilitatea alegerii unor soluții corecte într-o situație rutieră dificilă și mărește considerabil timpul de reacție. În afară de aceasta, alcoolul se păstrează în organismul persoanei o perioadă de timp mai îndelungată, fapt care face nesigură conducerea mijlocului de transport chiar și a doua zi după consumul acestuia [10, p. 51].

În contextul problemelor examinate, considerăm a fi oportun completarea art. 203 Cod contravențional al Republicii Moldova [11] cu un nou alineat 1¹) „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare maladivă”. Necesitatea introducerii normei respective este condiționată de faptul că atât în cazul ebrietății alcoolice, cât și al celei narcotice, acțiunile conducătorului auto pot avea semne ale unui stil periculos de conducere.

Prin stil periculos de conducere urmează de înțeles o astfel de manieră care se deosebește evident de maniera de conducere a unui șofer onest. Sub aspectul dat, rolul de bază îl joacă caracterul vădit, adică al unei încălcări evidente a regulilor circulației rutiere, precum și caracterul periculos, adică pericolul real la care este expusă viața și sănătatea cetățenilor. Maniera periculoasă de conducere se poate exprima prin încălcarea regimului de viteză, ieșirea pe banda opusă de deplasare, perturbarea traiectoriei de deplasare, crearea impedimentelor pentru alte mijloace de transport etc. Cu alte cuvinte, o astfel

de circulație care poate fi apreciată de la prima vedere ca fiind periculoasă, iar în unele cazuri ca agresivă.

Consumând medicamente, atât la prescripția medicului, cât și de sine stătător, conducătorul mijlocului de transport de fiecare dată trebuie să se asigure că substanțele care se conțin în medicament nu vor putea influența asupra funcției locomotorii a organismului. Desigur, în condiția în care el va conduce mijlocul de transport.

Instrucțiunea de administrare a preparatului include un punct distinct, prevăzut expres pentru astfel de cazuri. De exemplu, producătorii medicamentelor antialergice indică în instrucțiune influența asupra conducerii mijlocului de transport, evidențiind faptul că pe perioada tratamentului este necesar de abținut de la activități potențial periculoase, care necesită o concentrare sporită a atenției și a rapidității reacțiilor locomotorii. Faptul dat mărturisește despre influența unor substanțe conținute în medicamente asupra funcționării organismului uman. În condițiile unei influențe puternice a acestora, sunt posibile cazuri de apariție a unei situații periculoase care ar putea să degenereze în accident rutier, deoarece conducătorul auto nu poate, în măsură deplină, să dirijeze acțiunile sale, să țină sub control situația, precum și să ia o decizie corectă și rapidă de apreciere a situației în vederea evitării urmărilor negative.

Multe preparate provoacă somnolență, amețelă, halucinații, fierbințeală, frisoane etc. În cazul dat nu are importanță forma maladiei – cronică sau acută. Este important cum influențează ea asupra comportamentului persoanei în momentul conducerii mijlocului de transport. În opinia noastră, un pericol sporit îl pot prezenta maladiile însoțite de dureri acute. Din ele fac parte maladiile gastrointestinale, gripa, infecțiile respiratorii acute. De asemenea, prezintă pericol neurozele care pot apărea pe fondul aflării șoferului o perioadă îndelungată de timp la volanul mijlocului de transport.

În condițiile prezenței unei maniere periculoase de a conduce, reprezentanții poliției patrulare trebuie să aibă temeiuri și împuterniciri depline de a examina documentele conducătorului de vehicul. În cazul unor semne eviden-

te ale unei maladii (disfuncții în coordonarea mișcărilor, vorbire incoerentă, respirație dereglată, somnolență, culoare palidă a feței, semne de temperatură ridicată etc.) reprezentanții poliției patrulare ar avea motive să-i îndrepte la un control medical. Dacă în urma controlului se va stabili că el este bolnav, fie că sângele său conține o substanță, în recomandările căreia este contraindicat de a conduce mijloace de transport, atunci angajatul poliției patrulare va avea toate temeiurile de a-l trage la răspundere contravențională. Măsura de pedeapsă trebuie să fie mai blândă comparativ cu pedeapsa aplicată față de șoferii care conduc în stare de ebrietate alcoolică sau narcotică, deoarece în cazul dat lipsește motivul huliganic. De aceea, art. 203 alin. 1¹) Cod contravențional al Republicii Moldova urmează a fi formulat în următoarea redacție: „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare maladivă (gripă, infecții respiratorii acute, dereglări gastro-intestinale, neuroză), în prezența unei maniere periculoase de a conduce, capabilă să provoace un pericol real pentru securitatea altor participanți la traficul rutier, precum și a consumului unor medicamente ce conțin substanțe care se găsesc în nomenclatorul substanțelor interzise pentru a fi consumate de către conducătorii de vehicule,

se sancționează cu amendă în mărime de 100 unități convenționale”.

Nomenclatorul substanțelor interzise trebuie să fie elaborat de către specialiști în domeniul medicinei și să conțină toate substanțele care au un caracter limitativ în privința conducerii unui mijloc de transport.

Concluzii. Perfecționarea bazei legale, ridicarea nivelului de pregătire profesională, sporirea nivelului de securitate în mijloacele de transport vor influența, fără îndoială, asupra numărului de infracțiuni din 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 săvârșite de către el. Doar în acest caz putem vorbi despre o tendință de diminuare a numărului infracțiunilor rutiere, deoarece cauza lor de bază este factorul uman.



Referințe bibliografice

1. Brezeanu O. Prevenirea criminalității la început de mileniu. București: România de mâine, 2001, 242 p.
2. Шиханцов Г.Г. Криминология. Москва: Зерцало, 2001, 359 с.
3. Chirița V. Măsuri special-criminologice de prevenire a traficului de femei. În: Materialele Conferinței științifico-practice internaționale „Probleme actuale privind combaterea traficului de femei”. Chișinău: Tipogr. Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI, 2011, p.p. 169-174.
4. Larii Iu. Criminologie. Chișinău: Tipogr. „Elena V.I.”, 2004, 150 p.
5. Ыскаукылы Н. Проблемы профилактики транспортных преступлений. În: http://www.rusnauka.com/6_NITSB_2010/Pravo/55635.doc.htm (accesat la 22.01.2017).
6. Legea privind siguranța traficului rutier, nr. 131, din 07.06.2007, art. 7. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 103-106, din 20.07.2007.
7. Криминология. Учебник. Под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. Москва: Юрист, 1999, 678 с.
8. Криминология. Учебник для вузов. Под ред. В.Н. Бурлакова, Н.М. Кропачева. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет, 2004, 427 с.
9. Budeci V. Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier. Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014, 213 p.
10. Долгова А.И. Криминология. Москва: Норма, 2009, 384 с.
11. Codul contravențional al Republicii Moldova, nr. 218, din 24.10.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 3-6, din 16.01.2009.

Recenzent:
R.COJOCARU,
doctor in drept, conf.univ.

Date despre autori:

LARII Iurie,
doctor în drept,
conferențiar universitar
CANANĂU Anatolie,
doctorand

LARII Iurie,
phd, associate professor, director of
the Department of science, projects
development and cooperation of the
Academy „Ștefan cel Mare” of MIA
E-mail: iurielarii72@gmail.com
Tel: 022725133
CANANAU Anatolie,
doctoral student
E-mail: anatoliecananau@mail.ru
Tel: 079603358

CZU 343.98

PREVENIREA COMITERII CRIMELOR DE CĂTRE MINORI PRIN MĂSURI DE STĂPÎNIRE INDIVIDUALĂ

Octavian BEJAN,

doctor în drept, criminolog,

Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată

REZUMAT

Criminalitatea minorilor îmbracă noi forme, deosebit de periculoase. Viața impune căutarea unor noi căi de cercetare criminologică a fenomenului. Prevenirea criminalității minorilor poate fi îndeplinită prin măsuri generale și individuale. Unele dintre aceste măsuri individuale pot fi luate de părinți, educatori și învățători. Ne-am desfășurat cercetarea criminologică, aplicând metoda construcției abstracte, metoda observării, metoda interviului, metoda documentară și metoda experimentului. Ca urmare, am descoperit zece metode de stăpînire și îndreptare a purtării copilului, care contribuie la prevenirea crimelor. Cercetarea noastră a arătat că o metodă poate fi bună în unele împrejurări, iar altele – în alte împrejurări. Toate metodele au laturi puternice și slabe. Nici o metodă nu îi poate îndrepta și stăpîni pe toți copiii. Delimitarea, definirea și descrierea acestor metode va ușura cercetarea lor științifică și aplicarea lor conștientă.

Cuvinte-cheie: criminologie, crimă, criminalitatea minorilor, prevenire individuală, metodă.

LA PRÉVENTION DE LA COMMISSION DES CRIMES PAR LES MINEURS AU MOYEN DES MESURE DE MAITRISE INDIVIDUELLE

Octavian BEJAN,

docteur en droit, criminologue,

Institut des Sciences Criminelles et Criminologie Appliquée

SUMMARY

La criminalité de mineurs habille de nouvelles formes, particulièrement dangereuses. La vie nous impose chercher nouveaux chemins de recherche criminologique du phénomène. La prévention de la criminalité de mineurs peut être réalisée par des mesures générales et individuelles. Certaines mesures individuelles peuvent être prises par les parents, les éducateurs et les enseignants. Nous avons déployé notre recherche en utilisant la méthode de la construction abstraite, la méthode d'observation, la méthode de l'entrevue, la méthode documentaire et la méthode d'expérience. Par la suite, nous avons découvert dix méthodes de maîtrise et correction du comportement de l'enfant, qui contribuent à la prévention des crimes. Notre recherche a montré qu'une méthode peut être bonne dans certaines circonstances et autres – dans d'autres circonstances. Toutes les méthodes ont des aspects forts et faibles. Aucune méthode ne peut pas corriger et maîtriser tous les enfants. La délimitation, définition et description des méthodes découvertes va simplifier leur recherche scientifique et leur application consciente.

Mots-clés : criminologie, crime, criminalité de mineurs, prévention individuelle, méthode.

Problema. Criminalitatea minorilor cunoaște schimbări însemnate, mai ales în latura care ține de violența criminală. Bunăoară, toată lumea este astăzi înspăimântată și tulburată de ciocîrtilile în masă la care

se dedau unii adolescenți în școli. Căzurile se înmulțesc și apar în diferite țări. Practica anticrimă resimte nevoia de noi cunoștințe criminologice, o dată ce nu poate ține în frâu purtările criminale ale minorilor și pare depășită de