



fracțională, prin al cărei intermediu se aduce atingere obiectului juridic al infracțiunii [6. p.2-10] și nu de entitatea corporală. Un asemenea raționament, așa dar, necesită dezvoltat, deoarece noțiunea de „obiect imaterial” a căpătat o întrebuintare mai largă în rândul teoreticienilor, iar o dezbateră a esenței acestuia nu a avut loc.

Concluzii. Bunăoară, o primă etapă ar fi aceea ca elementele din structura componenței de infracțiune să fie analizate în conformitate cu noile realități sociale și tehnologice.

Acest fapt nu poate reprezenta decât un aspect pozitiv în ceea ce privește teoria dreptului, din moment ce infracțiunile sunt analizate sub aspectul tipicității din perspectiva teoriei generale a infracțiunii.

Referințe bibliografice

1. Diaconescu G., Duvac C., *Tratat de drept penal. Partea specială*, Editura C.H. Beck, București, 2009, p. 240
2. Popa N. D., *Obiectul material al infracțiunii*, Editura Universul Juridic, București, 201
3. Streteanu F., *Tratat de drept penal. Partea generală*, vol. I, Editura C.H. Beck, București, 2008, p. 351
4. Bogdan S., *Drept penal. Partea specială*, ediția a III-a, Editura Universul Juridic, București, 2009, p. 2170, p. 43
5. Toader T., *Drept penal român. Partea specială*, ediția a 4-a, Editura Hamangiu, București, 2008, p. 168.
6. Stati V., *Infracțiunea de dobândire a creditului prin înșelăciune (art.238CP RM): noi tendințe și abordări (Partea I)*, în *Revista Națională de Drept*, 2010, nr.12, p.2-10

Informație despre autor.

Vasiloi DJULIETA,
doctor în drept, lector universitar,
Catedra de științe juridice, IȘPCA;
e-mail: djuly_v@yahoo.com
tel: 067317173

Information about the author.

Vasiloi DJULIETA,
Phd, lecturer at the Department of
Legal Sciences, IȘPCA;
E-mail: djuly_v@yahoo.com
Tel: 067317173

CZU 343.6:343.8(478)

ASPECTE ALE CRIMINALIZĂRII ȘI DECRIMINALIZĂRII INFRACTIUNILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR (Partea I)

Irina IACUB,

avocat, doctor în drept, conferențiar universitar (i),
Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată

Gheorghe PETREA,

absolvent, Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată

Articolul este consacrat cercetării problemei criminalizării și decriminalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor prin prisma legislației penale a Republicii Moldova. Scopul urmărit este de a elucida și explica cele mai relevante forme și modalități de realizare a acestor metode ale politicii penale în evoluția legii penale. Dat fiind faptul că problema este destul de complexă, studiul este divizat în două părți. Prima parte este consacrată considerațiilor generale cu privire la categoria infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și caracterizării de ansamblu a criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării ca metode ale politicii penale. A doua parte este consacrată nemijlocit problemei criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor.

Cuvinte-cheie: lege penală, criminalizare, decriminalizare, penalizare, depenalizare, infracțiuni, infracțiuni din domeniul transporturilor.

ASPECTS OF CRIMINALIZATION AND DECRIMINALIZATION TRANSPORT CRIMES (Part I)

The article is dedicated to the investigation of the problem of criminalization and decriminalization of crimes in the field of transport through the prism of the criminal legislation of the Republic of Moldova. The aim is to elucidate and explain the most relevant forms and ways of achieving these methods of criminal policy in the evolution of criminal law. Given that the problem is quite complex, the study is divided into two parts. The first part deals with general considerations on the category of transport crimes, as well as the overall characterization of criminalization, decriminalization, penalization and decriminalization as methods of criminal policy. The second part is directly devoted to the issue of criminalization, decriminalization, penalization and decriminalization of transport crimes.

Keywords: criminal law, criminalization, decriminalization, penalization, decriminalization, crimes, transport crimes.

Introducere. În general, criminalizarea și decriminalizarea este un subiect important și actual atât pentru doctrina juridică penală, cât și pentru practica realizării politicii penale a statului. După cum se știe, odată cu progresul înregistrat în domeniul mijloacelor de transport, au apărut și diferite pericole ale utilizării acestora. Pentru prevenirea și evitarea acestora au fost elaborate și imple-

mentate o serie de reguli, printre care și de natură contravențională și penală, destinate să pedepsească conduitele prin care sunt încălcate regulile de folosire a mijloacelor de transport. Cel mai important instrument de prevenire și combatere a acestor conduite a fost și rămâne a fi *Legea penală a statului*, care pe lângă faptul că le interzice, prevede și pedepse destul de severe pentru comiterea lor.



Realitatea din ultima perioadă, însă, a determinat legiuitorul să revadă normele penale în domeniu și să reevalueze atât gradul prejudiciabil al acestor infracțiuni, cât și pedepsele aplicabile. Scopul urmărit a fost de a spori rolul și eficiența legii în contracararea acestor infracțiuni. Pentru a evalua corectitudinea și eficiența măsurilor luate de legiuitor, este nevoie de a cunoaște ce modificări au fost operate la nivelul normelor penale și a aprecia în ce măsură ele se circumscriu metodelor de politică penală, precum: criminalizarea, decriminalizarea, penalizarea și depenalizarea.

Scopul studiului. Ținând cont de cele enunțate, în prezentul demers științific ne propunem să cercetăm problema criminalizării și decriminalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor, pentru a identifica cele mai relevante forme și modalități de realizare a acestor metode ale politicii penale din Republica Moldova. Dat fiind faptul că problema este destul de complexă, vom diviza studiul în două părți: prima parte consacrată considerațiilor generale cu privire la categoria infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și cu privire la criminalizare, decriminalizare, penalizare și depenalizare ca metode ale politicii penale; a doua parte va fi consacrată nemijlocit problemei criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor.

Supportul doctrinar și normativ al cercetării: La realizarea lucrării ne-am bazat pe studiile științifice semnate de cercetători autohtoni, români și ruși. În calitate de suport normativ, ne-a servit Codul Penal al Republicii Moldova, Codul RSSM din 1961 și legislația din domeniul transporturilor. Totodată, am avut nevoie și de proiectele de acte legislative prin care s-a intervenit cu modificări și completări în conținutul normelor legii penale, precum și de notele infor-

mative care le-au însoțit, în baza cărora s-a putut urmări justificarea modificărilor legislative din punctul de vedere al politicii penale.

Supportul metodologic: În procesul de realizare a studiului au fost aplicate următoarele metode de cercetare științifică: *metoda logică (analiza, sinteza, inducția și deducția)* a fost aplicată pentru studierea esenței și particularităților legii penale, politicii penale, criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării; *metoda comparativă* a fost aplicată pentru a contrapune conținutul normativ al Codului penal din 1961, al Codului penal al RM din 2002, varianta inițială și al variantei actualizate a acestuia, Capitolul *Infracțiuni în domeniul transporturilor*. În rezultatul aplicării acestei metode s-a reușit elucidarea asemănarilor și deosebirilor dintre textele normative comparate; *metoda istorică*, a fost aplicată pentru a urmări în timp originea și evoluția reglementărilor în domeniul transporturilor, dar și a incriminărilor intervenite pe parcursul timpului în materia dată.

Referitor la gradul de cercetare a subiectului, precizăm că, în general, problema criminalizării și decriminalizării este una puțin studiată în mediul academic de la noi. Printre puținii cercetători care au publicat studii la acest subiect, putem menționa: V. Bujor, L. Buga, I. Iacub, Dj. Vasiloii, Al. Zosim, R. Cojocar, V. Cușnir, O. Bejan etc. În cea mai mare parte, acești autori, au căutat în studiile lor să analizeze și să explice așa concepte și fenomene ca: contracararea criminalității, politica penală, legea penală, criminalizare, decriminalizare, penalizare, depenalizare etc.

În paralel, alți autori destul de detaliat au analizat categoria de infracțiuni din domeniul transporturilor. În acest sens, sunt de menționat: S. Brînză, V. Stati, V. Budeci, A. Cananău, A. Chiruța, I. Slisarenco, S. Prodan etc. Majoritatea din ei, au pus în discuție atât

conținutul normativ al articolelor care reglementează categoria dată de infracțiuni, cât și intervențiile legislative suportate de către acestea.

Referitor la cercetarea problemei criminalizării și decriminalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor, subliniem că studii axate nemijlocit pe acest subiect în arealul științific autohton nu am atestat, fapt ce denotă noutatea științifică și originalitatea studiului realizat.

Rezultate obținute și discuții.

Considerații generale cu privire la infracțiunile din domeniul transporturilor. Referindu-ne la perioada contemporană de dezvoltare a societății noastre, precizăm că, la moment, este incontestabil faptul că siguranța traficului rutier reprezintă o valoare socială inerentă în cadrul unui stat de drept și democratic, care necesită o protecție juridică distinctă, iar pentru ca scopul primordial de apărare a acesteia să fie atins, răspunderea pentru faptele care pun în pericol sau care atentează grav la siguranța traficului rutier este stabilită în legi organice cu caracter general și impersonal, care prevăd și sancțiuni corespunzătoare în dependență de gradul prejudiciabil al faptelor precum și de caracterul sau gravitatea urmărilor prejudiciabile ale acestor fapte. Siguranța traficului rutier reprezintă doar o verigă în cadrul sistemului de valori și relații sociale existente în societate, iar protecția juridică a acesteia are drept scop și apărarea altor valori mult mai importante, cum ar fi viața și sănătatea persoanei, proprietatea și mediul înconjurător [15, p. 120].

Pornind de la 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. O astfel de incriminare își găsește explicația și în faptul că mijlocul de transport re-



prezintă 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[14, p. 19].

Totodată, este de menționat că varietatea mare de transporturi implică nu doar un singur tip de mijloace de circulație, care au evoluat de la cele cu tracțiune animală la cele mai inovatoare și moderne mijloace, ci și o categorie largă cum ar fi transportul auto, feroviar, maritim, aerian.

În general, trebuie să recunoaștem că circulația rutieră nu este o modalitate de alegere, ci un proces necesar la care se angajează întreaga colectivitate omenească. Pentru ca fiecare participant la trafic să se simtă în siguranță pe drumul public, el trebuie să cunoască și să respecte normele impuse de legislația în vigoare.

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

Atât în legislația noastră, cât și în cea a altor țări, se întâlnește diferită terminologie pentru desemnarea infracțiunilor din domeniul dat, precum: „infracțiuni rutiere”, „infracțiuni din domeniul transportului auto”, „infracțiuni din domeniul transportului” sau „infracțiuni din domeniul circulației rutiere”. Indiferent cum sunt denumite, aceste infracțiuni reprezintă un ansamblu de fapte incriminate care au la bază ocrotirea valorilor sociale, una dintre cele mai importante fiind securitatea în traficul rutier/în transport.

Securitatea în transport reprezintă o parte integrantă a securității și ordinii dintr-un stat. Aceasta se exprimă în lipsa de primejdii pen-

tru viața și sănătatea oamenilor, în siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor, instalațiilor, precum și în protecția mediului înconjurător. La rândul său, siguranța traficului rutier este starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la el împotriva accidentelor și consecințelor acestora[7, p. 181].

Un rol important în prevenirea încălcării regulilor existente în domeniul transportului rutier revine legii penale care, în complex cu alte ramuri ale dreptului (în special, dreptul contravențional), este menită să asigure securitatea circulației rutiere[6, p. 43-44].

Potrivit *Codului penal* al RM [9] în vigoare, legiuitorul a sistematizat toate infracțiunile care atentează la valorile și relațiile sociale ce sunt condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în Capitolul XII „Infracțiuni în domeniul transporturilor”, după cum urmează: *Încălcarea regulilor de zbor* (art. 262); *Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar; naval sau aerian* (art. 263); *Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* (art. 264); *Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe* (art. 264¹); *Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite* (art. 265); *Părăsirea locului accidentului rutier* (art. 266); *Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar; naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice* (art. 267); *Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport* (art. 268); *Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației* (art.

269); *Oprirea samovolnică, fără necesitate, a trenului* (art. 270); *Blocarea intenționată a arterelor de transport* (art. 271); *Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval sau aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu* (art. 272); *Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime, sau fluviale* (art. 275); *Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor* (art. 276).

Aceste infracțiuni s-au constituit ca un grup aparte în sistemul tuturor infracțiunilor ca urmare a amplificării și diversificării încălcărilor produse ce pot duce la accidente, care pot genera săvârșirea de alte fapte prejudiciabile soldate cu consecințe extrem de grave ca: vătămarea medie sau gravă a sănătății, lipsirea de viață a persoanelor, distrugeri și deteriorări de bunuri indiferent de forma lor de proprietate, daune colosale mediului [15, p. 121].

Constituirea acestei categorii distincte de infracțiuni a fost determinată de diversificarea zilnică a încălcărilor regulilor de circulație, precum și de creșterea pericolului social al acestor încălcări, care atrag necesitatea unei intervenții mai ample a legislatorului întru asigurarea ocrotirii acestor valori sociale necesare societății. Introducerea unor sancțiuni penale pentru încălcarea acestor reguli au avut menirea de a direcționa traficul rutier și cel pedestru, ceea ce nu ar permite circulația haotică a vehiculelor și, respectiv, ar asigura siguranța în circulație[8, p. 9].

De regulă, infracțiunile din domeniul transporturilor se săvârșesc de conducătorii auto, dar sunt și excepții, acesta nefiind un criteriu univoc de individualizare. Separarea infracțiunilor date într-un capitol aparte se datorează, în primul rând, ansamblului de valori omogene la care acestea atentează[8, p. 10].

Totodată, este de precizat că infracțiunile din domeniul trans-



portului au un caracter diferit și se manifestă independent una de alta și, deși pare că au același obiect juridic, totuși diferă de la o categorie la alta. La fel și valorile sociale la care atentează au o dinamică și un randament diferit. Categoriile de transport sunt specifice de la o țară la alta, corespunzător și legislația fiecărui stat are reglementări tipice fiecărei categorii în parte. Nu toate categoriile de transport atentează la unele și aceleași valori sociale și nici gradul de pericol social nu este identic. Însuși mijlocul de transport ca obiect se poate manifesta diferit în tabloul infracțional[8, p. 10].

Considerații generale cu privire la criminalizare, decriminalizare, penalizare și depenalizare.

Interzicerea și stabilirea răspunderii penale pentru conduitele umane prejudiciabile reprezintă o sarcină importantă a legii penale și este determinată de necesitatea socială de a proteja/apăra relațiile sociale cu ajutorul mijloacelor juridico-penale.

În context, trebuie să recunoaștem că prohibiția juridico-penală devine un instrument efectiv în cadrul politicii penale, doar atunci când includerea sa în mecanismul reglementării juridico-penale este determinată de necesitățile sociale cu respectarea condiției reflectării adecvate în norma penală a pericolului social al conduitei interzise[18, p. 14].

Din perspectiva dată, cercetătorii destul de justificat afirmă[33, p. 168-169] că „legea penală trebuie să dispună de asemenea calități care să-i permită, pe de o parte, să reacționeze oportun la transformările sociale, adică să fie flexibilă, iar pe de altă parte, - să nu se transforme într-un „teren de testare” a normelor a căror instituire nu este determinată de necesitatea socială”.

De aici putem deduce un adevăr incontestabil, norma penală trebuie să fie justificată suficient din punct de vedere social. În mare parte, o

astfel de sarcină revine politicii penale, apreciată de specialiști[4, p. 64] ca fiind unul din principalii factori de configurare a legii penale (dacă nu chiar principalul), de care depinde calitatea și eficiența acesteia.

Acest moment permite identificarea coraportului dintre dreptul penal și politica penală. Dreptul penal, după cum se știe, reprezintă un sistem de norme juridice, în timp ce politica penală cuprinde ideile directe care determină conținutul normelor și instituțiilor juridice penale, direcția activității structurilor de stat și a organelor de ocrotire a normelor de drept în vederea luptei cu criminalitatea[12, p. 47].

Referitor la *politica penală*, menționăm că în doctrină conceptul este definit în mai multe variante. Unii cercetători identifică în acest sens două poziții principale. Potrivit primei poziții, prin conceptul de politică penală se cuprinde tot ceea ce este orientat spre lupta cu criminalitatea, adică politica penală cuprinde nu doar măsuri speciale, ci și măsuri sociale generale[32, p. 9]. Oponenții acestei poziții, chiar dacă recunosc faptul că politica penală are legături strânse cu politica socială, totuși consideră că aceasta nu duce la contopirea lor. Fiecare dintre ele dispune de obiective și scopuri distincte. În mod concret, politica penală cuprinde, în principal, elaborarea strategiei și tacticii de luptă cu criminalitatea, care se realizează uneori și cu ajutorul politicii sociale.

Potrivit celei de-a doua poziții, prin politică penală se înțelege linia generală de acțiune care stabilește principalele direcții, scopuri și mijloace de lichidare a criminalității prin formarea legislației penale, procesual-penale, execuțional-penale, prin ordonarea practicii de aplicare a acesteia, elaborarea și realizarea măsurilor de prevenire a criminalității[23, p. 7]. O astfel de definiție este considerată a fi una ti-

pică, deoarece este cel mai frecvent invocată în studiile științifice.

În contextul dat, se susține[18, p. 15] că politica penală nu poate fi limitată doar la stabilirea și excluderea răspunderii penale pentru diferite conduite umane social periculoase. Pentru realizarea sarcinii complexe de contracarare a criminalității, statul folosește un ansamblu de măsuri și procedee, printre care, în principal, măsuri juridico-penale, procesual-penale și execuțional-penale. Dintre acestea, dominante sunt considerate a fi cele juridico-penale, care și conturează conținutul politicii juridico-penale[30, p. 10-11].

Prin *politica juridico-penală*, în literatura de specialitate, se înțelege elaborarea principiilor de determinare a cercului de fapte penale și a trăsăturilor juridice ale acestora, precum și formularea ideilor, principiilor și metodelor de influență juridico-penală asupra criminalității în scopul diminuării și minimizării impactului negativ al acesteia asupra proceselor sociale[24, p. 268-269]. Pornind de la această definiție, în conținutul politicii juridico-penale pot fi identificate două dimensiuni interdependente – *legiferarea penală și aplicarea normelor penale*. Fiecare dintre aceste tipuri de activitate a statului dispun de un conținut concret, metode corespunzătoare și o misiune distinctă.

Politica penală este abordată nu doar la nivelul dreptului penal, dar și în cadrul criminologiei. Astfel, criminologii susțin că „politica penală constituie numai o componentă a politicii criminologice, a cărei complexitate este superioară”, criminologia formând fundamentul politicii penale[1, p. 23]. Politica penală reprezintă modul de realizare a represiunii penale ca măsură de ținere sub control criminologic a criminalității (ea include patru elemente principale: incriminarea și dezincriminarea unor fapte sociale, modul de sancționare a faptelor



considerate infracțiuni, aprecierea distructivității sociale a faptelor concrete și gradul de limitare a vieții private în numele intereselor sociale de securitate criminologică) [1, p. 23; 11, p. 75].

În arealul științific autohton se susține că conținutul politicii penale include în sine determinarea spectrului de măsuri de influență asupra criminalității în ansamblu, prin crearea unui cadru normativ în vederea previziunii faptelor ce constituie infracțiuni și excluderea acelor care nu prezintă gradul prejudiciabil al unei fapte pasibile de răspundere penală (criminalizare și decriminalizare), evidențierea caracterului de sancționare a faptelor infracționale și a temeiurilor, condițiilor de aplicare a instituțiilor liberării de răspundere și pedeapsă penală (penalizare și depenalizare) [10, p. 104], determinarea posibilităților legale de încadrare a unor fapte prejudiciabile drept infracțiuni concrete [2, p. 88].

Potrivit cercetătorilor [17, p. 178], în realizarea politicii penale rolul principal revine sferei de creare a normelor juridice, întrucât doar legea este în măsură să indice asupra ilegalității și pasibilității de pedeapsă penală a faptei. Politica penală realizată de către legiuitor poate fi caracterizată astfel drept arta de creare și de perfecționare a legii penale. Sub acest aspect, anume legiuitorului îi aparține cel mai important rol în realizarea politicii penale.

În teoria dreptului penal la categoria metodelor politicii juridico-penale, de obicei, sunt atribuite *criminalizarea*, *decriminalizarea*, *penalizarea*, *depenalizarea*, *diferențierea* și *individualizarea* răspunderii penale [32, p. 67].

Procesul de creare a normelor juridice este denumit *legiferare*. Respectiv, în cadrul *legiferării penale* sunt aplicate asemenea metode ale politicii juridico-penale precum *criminalizarea*, *decriminalizarea*, *penalizarea*, *depenalizarea*,

diferențierea răspunderii penale. La rândul său, aplicarea dreptului este activitatea de transpunere în viață a normelor juridice penale. În cadrul acestei dimensiuni a politicii juridico-penale este aplicată metoda *individualizării răspunderii penale* [18, p. 17].

Criminalizarea este considerată cea mai importantă metodă a politicii juridico-penale, întrucât fără stabilirea interdicției de a comite anumite fapte concrete, aplicarea celorlalte metode de realizare a politicii juridico-penale va fi imposibilă și inutilă [18, p. 18].

Referitor la definirea conceptului de *criminalizare*, în doctrină, nu se atestă o viziune unică. Bunăoară, В.Н. Кудрявцев recunoaște un sens larg și unul îngust. În sens larg, cercetătorul include în noțiunea de criminalizare stabilirea prohibiției și penalizarea, precum și decriminalizarea și depenalizarea. În sens îngust, prin criminalizare se înțelege procesul și rezultatul recunoașterii anumitor tipuri de fapte ca prejudiciabile și sancționabile penal [27, p. 17].

Desigur, este greu de acceptat abordarea largă a conceptului de criminalizare, deoarece nu este corect de a include în conținutul acesteia și celelalte metode ale politicii juridico-penale, care, pe alocuri, au un efect opus celui pe care îl produce criminalizarea (în acest sens avem în vedere decriminalizarea).

Din perspectiva dată, atragem atenția că, tradițional, prin *criminalizare* se înțelege procesul și rezultatul stabilirii prohibiției juridico-penale. Respectiv, *decriminalizarea* reprezintă înlăturarea răspunderii penale pentru faptele care anterior au fost considerate infracțiuni [22, p. 38] (înlăturarea caracterului penal al faptei [21, p. 85]).

Un alt aspect important ce trebuie subliniat ține de abordarea criminalizării ca proces și ca rezultat (reiterăm că *criminalizarea* presupune atât procesul, cât și rezul-

tatul atribuirii unor tipuri de fapte la categoria infracțiunilor pasibile de pedeapsă penală [3, p. 45]). Altfel spus, criminalizarea presupune un aspect dinamic și unul static. Deci, criminalizarea nu poate fi redusă doar la ipostaza sa de a fi un proces de stabilire a prohibiției juridico-penale, întrucât orice proces are un rezultat. În cazul criminalizării acesta se concretizează în norme juridico-penale concrete ce conțin interdicția unor anumite conduite, pe care statul le consideră social periculoase și prejudiciabile. Pornind de la aceasta, prin criminalizare trebuie înțeles un proces de elucidare a tipurilor de conduită socială prejudiciabile, cu constatarea ulterioară a posibilității și necesității contracarării acestora prin metoda stabilirii prohibiției penale. Forma legală de realizare a unei astfel de prohibiții este *componenta de infracțiune* care, cuprinde trăsăturile ce caracterizează esența fiecărei conduite în parte [18, p. 19].

În ipostaza sa de proces, criminalizarea nu poate fi privită separat de legiferare, mai concret de legiferarea penală, prin care se înțelege elaborarea, modificarea și abrogarea normelor legii penale, în baza cunoașterii necesităților sociale obiective și intereselor societății [29, p. 415; 25, p. 302-303]. Rezultatul legiferării penale este norma legii, adică norma de drept.

Desigur, criminalizarea și legiferarea penală nu sunt noțiuni/fenomene identice. Legiferarea se începe la etapa inițiativei legislative, când apare un proiect concret de lege, în timp ce criminalizarea se inițiază cu mult mai înainte, din momentul în care statul și societatea conștientizează necesitatea stabilirii prohibiției penale. Prin urmare, criminalizarea se realizează prin intermediul legiferării, dar nu se reduce doar la aceasta [18, p. 19].

Criminalizarea ca proces este definită ca activitatea orientată spre elucidarea tipurilor de condu-



ite umane periculoase pentru societate și recunoașterea necesității și posibilității contracarării lor cu ajutorul legii penale. La rândul său, criminalizarea ca rezultat reprezentată activitatea de formalizare (fixare) a acestor fapte în legea penală ca fiind infracționale și pasibile de răspundere penală[21, p. 85].

Referindu-ne la *decriminalizare* ca metodă a politicii penale, menționăm că aceasta este definită ca operațiunea prin care o faptă considerată infracțiune este scoasă din sfera ilicitului penal, devenind fie o faptă ilegală, fie o formă de ilicit de un pericol social mai redus care nu necesită aplicarea unei pedepse penale (ex., contravenționalizarea unor fapte)[13, p. 9].

Într-o altă opinie, se susține că *dezincriminarea* se realizează, de regulă, prin abrogarea expresă a textului de incriminare. În același timp, în doctrină, se atrage atenția că nu se poate pune semnul egalității între abrogarea expresă a unei norme de incriminare și *dezincriminarea* unei fapte. Astfel, nu întotdeauna abrogarea unei norme de incriminare înseamnă *dezincriminarea* faptei. Pentru a stabili dacă o faptă a fost într-adevăr *dezincriminată*, trebuie constatat că aceasta nu are sub nicio formă corespondent în legea nouă. Respectiv, nu suntem în prezența unei *dezincriminări* atunci când se modifică condițiile de tragere la răspundere, când se schimbă modalitatea de săvârșire a unei infracțiuni sau limitele de pedeapsă ori circumstanțele de agravare. În urma *dezincriminării* fapta poate ieși complet din sfera ilicitului juridic sau poate atrage sancțiuni de altă natură, cel mai adesea contravențională[16, p. 26].

Privită din perspectiva ipostazelor sale, precizăm că *decriminalizarea* ca proces presupune activitatea de elucidare a tipurilor de fapte pe care legea penală în vigoare le califică ca infracționale și pasibile de pedeapsă penală, care din diferite cauze și-au diminuat pericolul

social pe care l-au prezentat sau contracararea cărora prin mijloace juridico-penale a devenit imposibilă și nejustificată. Decriminalizarea ca rezultat presupune activitatea de excludere din legea penală a anumitor tipuri de fapte penale și pasibile de pedeapsă[21, p. 85].

Așadar, criminalizarea și decriminalizarea sunt fenomene subiectiv-obiective, deoarece, pe de o parte, ele sunt un produs al activității legiuitorului, iar pe de altă parte, ele presupun o necesitate obiectivă a societății, bazată pe legități reale ale existenței. În opinia noastră, ambele ipostaze ale criminalizării/decriminalizării, de proces și rezultat, sunt extrem de importante, deoarece de calitatea procesului va depinde în cea mai mare parte eficiența rezultatelor obținute.

În viziunea cercetătorilor autohtoni, *incriminarea* implică folosirea unor modalități specifice, a unor tehnici de elaborare proprii activității legislative și adecvate scopului urmărit. Modul de descriere în cuprinsul legii penale a faptei incriminate aparține tehnicii legislative, adică celui ansamblu de procedee prin care legiuitorul își concretizează voința sub forma unei dispoziții legale determinate[5, p. 8-10].

Prin urmare, o importanță distinctă prezintă alegerea procedurilor cu ajutorul cărora legiuitorul realizează criminalizarea și decriminalizarea faptelor (numite și modalități de criminalizare și decriminalizare[21, p. 86]).

Referitor la *criminalizare*, aceasta poate fi realizată prin asemenea modalități precum:

a) stabilirea temeiurilor și limitelor generale ale răspunderii penale în Partea generală a Codului penal prin instituțiile cheie ale dreptului penal, precum: vârsta, vinovăția, etapele acțiunii infracționale etc.

b) modificarea Părții speciale a Codului penal prin:

- includerea unor noi componente de infracțiune (de exemplu, completarea Codului

penal cu art. 264¹ - *Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe*);

- extinderea unui element al componentei de infracțiune existente (de exemplu, completarea alin. (1) al art. 275 din CP al RM cu sintagma „exercitarea ilegală a controlului asupra”, fapt prin care latura obiectivă a infracțiunii date s-a extins de la „deturnarea sau capturarea navei” și la „exercitarea ilegală a controlului asupra navei”);

- excluderea dintr-o normă penală concretă a anumitor elemente (de exemplu, excluderea din art. 163 alin. (1) Cod penal a sintagmei „fiind obligat să-i poarte de grijă”, fapt ce a determinat ca pentru comiterea infracțiunii de lăsare în primejdie să fie atrași la răspundere nu doar subiecții care sunt obligați să aibă grijă de victimă, dar toți cei care au știut despre primejdie și au avut posibilitatea de a acorda ajutor victimei).

Pentru *decriminalizare* sunt caracteristice următoarele modalități:

a) modificarea normelor Părții generale a Codului penal (de exemplu prin modificarea (ridicarea) vârstei necesare pentru atragerea la răspundere penală).

b) modificarea normelor concrete din partea specială a Codului penal prin:

- excluderea componentelor de infracțiune din legea penală (de exemplu, abrogarea art. 277 din CP al RM „Folosirea unui autovehicul cu elementele de identificare false”);

- îngustarea/restrângerea unui element al componentei de infracțiune (de exemplu, completarea art. 159 alin. (1) lit. c) din CP al RM cu sintagma „în lipsa indicațiilor medicale, stabilite de Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale”, fapt ce a determinat *dezincriminarea* faptei de provocare a avortului în cazul sarcinii ce de-



pășește 12 săptămâni când există indicații medicale în acest sens);

- excluderea trăsăturilor alternative ale componenței de infracțiune (bunăoară, excluderea din conținutul alin. (1) al art. 264 din CP al RM a sintagmei „daune materiale în proporții mari”, fapt ce a determinat decriminalizarea faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, fapt ce a cauzat din imprudență daune materiale în proporții mari. Respectiv, pentru comiterea unei astfel de fapte deja nu va surveni răspunderea penală).

Un alt aspect important în contextul dat ține de delimitarea *criminalizării/decriminalizare de penalizare/depenalizare*. În general, prin *penalizare* se înțelege stabilirea caracterului pedepsibil al faptelor incriminate, precum și procesul de stabilire a pedepsei în practica judiciară [19, p. 6].

Majoritatea cercetătorilor recunosc că criminalizarea reprezintă un proces de stabilire a caracterului penal și pedepsibil al faptei [27, p. 17; 26, p. 161]. Cu toate acestea, trebuie precizat că în contextul criminalizării legiuitorul doar constată caracterul pedepsibil al infracțiunii, dar în cadrul penalizării, el elaborează măsuri concrete de influență juridico-penală. De aici, penalizarea este apreciată ca fiind latura cantitativă a criminalizării, un indicator al acesteia, adică ceva ce servește pentru apreciere, măsurare, comparare. Prin urmare, criminalizarea și penalizarea sunt fenomene interdependente, dar nicidecum identice. Criminalizarea și penalizarea ca metode ale politicii juridico-penale la aplicare, coincid în timp doar parțial, deoarece, inițial, se realizează criminalizarea faptei, după care apare întrebarea penalizării acesteia [18, p. 19].

În opinia altor cercetători, penalizarea cuprinde două laturi: prima se realizează la etapa legiferării, de

rând cu criminalizarea, iar cea de-a doua nu depinde de aceasta, deoarece se realizează la nivelul aplicării dreptului în cadrul examinării judiciare concrete a cauzelor penale [28, p. 96-97]. Totodată, în legătură cu prima latură trebuie menționat că penalizarea se realizează nu doar în paralel cu criminalizarea, ci cuprinde și alte elemente importante, cum ar fi de exemplu, stabilirea unor noi tipuri de pedepse în partea generală a legii penale.

În contextul dat, o importanță distinctă prezintă coraportul dintre decriminalizare și depenalizare (ambele fiind văzute ca principii de umanizare a legii penale).

În esență, decriminalizarea faptei duce la depenalizarea completă automată a acesteia (anularea pedepsei). În aceasta constă legătura strânsă dintre aceste două fenomene.

Unii autori, înțeleg prin depenalizare doar anularea legală a penalizării, exprimată prin anularea pedepsei. Ea nu poate fi realizată însă la nivel de aplicare a normelor, ci doar prin intermediul modificării normelor din Partea specială a Codului penal prin lichidarea sancțiunii normei în legătură cu decriminalizarea infracțiunii pe care o reglementează [20, p. 6].

Potrivit altor cercetători, nu are niciun rost dacă depenalizarea va fi privită în acest sens restrâns, deoarece se pierde necesitatea aplicării de sine stătătoare a acestei instituții, ea fiind absorbită în totalitate de noțiunea de decriminalizare. Astfel, spre deosebire de depenalizarea completă, se propune un alt sens pentru noțiunea dată, precum ar fi procesul de îmblânzire a pedepsei penale, excluderea pedepselor mai aspre și includerea pedepselor mai blânde, reducerea mărimii și limitelor pedepselor [31, p. 66].

Generalizând asupra celor analizate, subliniem că toate metodele de politică penală enunțate sunt importante și utile legiuitorului în procesul legiferării penale. Mai

mult, fără de ele este de neconceput acest proces, precum nici legea penală ca sistem normativ.

Pornind de la cele analizate, putem formula câteva **concluzii generale** relevante, după cum urmează:

- Principalul instrument al statului orientat spre contracararea criminalității este *politica penală* (numită și politica juridico-penală), care cuprinde ideile directoare ce determină conținutul normelor și instituțiilor juridice penale, direcția activității structurilor de stat și a organelor de ocrotire a normelor de drept în vederea luptei cu criminalitatea.

- Principalele metode ale politicii penale sunt *criminalizarea, decriminalizarea, penalizarea, depenalizarea, diferențierea și individualizarea* răspunderii penale. Toate metodele, cu excepția ultimei, se realizează în cadrul *legiferării penale*.

- *Criminalizarea* reprezintă procesul și rezultatul stabilirii prohibiției juridico-penale.

- Ca proces, *criminalizarea* presupune activitatea orientată spre elucidarea tipurilor de conduite umane periculoase pentru societate și recunoașterea necesității și posibilității contracarării lor cu ajutorul legii penale.

- Ca rezultat, *criminalizarea* reprezintă activitatea de formalizare (fixare) a acestor fapte în legea penală ca fiind infracționale și pasibile de răspundere penală.

- Spre deosebire de *criminalizare, decriminalizarea* presupune înlăturarea răspunderii penale pentru faptele care anterior au fost considerate infracțiuni.

- Ca proces, *decriminalizarea* presupune activitatea de elucidare a tipurilor de fapte pe care legea penală în vigoare le califică ca infracționale și pasibile de pedeapsă penală, care din diferite cauze și-au diminuat pericolul social pe care l-au prezentat sau contracararea căroră prin mijloace juridico-penale a



devenit imposibilă și nejustificată.

- Ca rezultat, *decriminalizarea* presupune activitatea de excludere din legea penală a anumitor tipuri de fapte penale și pasibile de pedeapsă.

- În opinia noastră, ambele ipoteze ale *criminalizării/ decriminalizării*, de proces și rezultat, sunt extrem de importante, deoarece de calitatea procesului va depinde în cea mai mare parte eficiența rezultatelor obținute.

- *Penalizarea* ca metodă de realizare a politicii penale, presupune stabilirea caracterului pedepsibil al faptelor incriminate.

- Deosebirea dintre *criminalizare* și *penalizare* constă în faptul că în contextul criminalizării legiuitorul doar constată caracterul pedepsibil al infracțiunii, dar în cadrul *penalizării*, el elaborează măsuri concrete de influență juridico-penală.

- La aplicare, *criminalizarea* și *penalizarea* coincid în timp doar parțial, deoarece inițial, se realizează criminalizarea faptei, după care apare întrebarea penalizării acesteia.

- În esență, *decriminalizarea* faptei duce la *depenalizarea* completă automată a acesteia, prin care se înțelege, anularea pedepsei. În acest sens restrâns, este inutilă existența de sine stătătoare a depenalizării ca instituție. Din acest considerent, *depenalizării* îi este recunoscut un sens larg, potrivit căruia aceasta cuprinde asemenea momente precum îmblânzirea pedepsei penale, excluderea pedepselor mai aspre și includerea pedepselor mai blânde, reducerea mării și limitelor pedepselor penale.

Bibliografie

- Bejan O. *Conceptul de politică criminologică*. În: *Legea și Viața*, 2008, nr. 8, p. 22-23.
- Berliba V. *Impactul legislației penale speciale asupra detenției*. În: *Noua legislație penală și procesul penală (Realizări și controverse. Impactul asupra detenției)* / Gh. Gladchi, Al. Mariș, V. Berliba ș.a. Chișinău: 2007, p. 85-141.
- Buga L. *Legiferarea penală: proces și tehnică*. În: *Interferența dreptului intern și internațional în realizarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, Materialele mesei rotunde cu participare internațională consacrată zilei adoptării Declarației Universale a Drepturilor Omului, din 10 decembrie 2014*. Chișinău: AAP, 2015, p. 255-271.
- Buga L. *Tehnica legislativă penală: Teză de doctor în drept*. Chișinău, 2018. 181 p.
- Bujor V., Vdovicenco O. *Unele aspecte vizând elaborarea normelor de drept penal*. În: *Legea și Viața*, 2009, nr. 8, p. 21-29.
- Cananău A. *Analiza criminologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier*. Teză de doctor în drept. Specialitatea 554.02 – Criminologie. Chișinău, 2017. 189 p.
- Cananău A. *Infracțiunile din domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora*. În: *Delicvența și justiția juvenilă: evaluare, probleme, soluții*. Conferința științifico-practică internațională, 31 octombrie 2014. Chișinău, 2016, p. 179-185.
- Chiruța A. *Părăsirea locului accidentului rutier în tipologia infracțiunilor din domeniul transporturilor*. În: *Legea și Viața*, 2016, nr. 2, p. 9-12.
- Codul penal al Republicii Moldova*, nr. 985 din 18.04.2002. Republicat în: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova* nr. 72-74 din 14.04.2009 (actualizat prin *Legea* nr. 52 din 12.03.20).
- Cușnir V., Zosim Al. *Principalele alternative ale detențiunii penitenciare în dreptul penal contemporan*. Studiu monografic. Chișinău: Totex-Lux, 2007. 187 p.
- Dicționar de criminologie* / elaborat de O. Bejan. Chișinău: Ericon SRL, 2009. 104 p.
- Iacob I. *Rolul politicii penale în prevenirea criminalității*. În: *Oсобенности адаптации законодательства Молдовы и Украины к законодательству Европейского Союза, международная научно-практическая конференция, 27-28 марта 2015*. В 2-х частях. Ч. 2. Кишинев, 2015, p. 45-49.
- Pașca V. *Prolegomene în studiul dreptului penal*. București: Lumina Lex, 2000. 213 p.
- Prodan S. *Evoluția și generalizarea infracțiunilor în domeniul transporturilor*. În: *Legea și Viața*, 2015, nr. 12, p. 16-21.
- Slisarenco I. *Sediul de incriminare a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier în sistemul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor*. În: *Analele științifice ale Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI al Republicii Moldova, Științe socioumane, ediția a XVIII-a, nr. 2*. Chișinău, 2018, p. 120-127.
- Vasiloî Dj. *Decriminalizarea și realitatea sub aspectul pericolului social al faptelor săvârșite*. În: *Legea și Viața*, 2013, nr. 1, p. 25-29.
- Zosim Al. *Aspecte ale prevenirii erorilor în procesul elaborării și realizării politicii penale*. În: *Criminalitatea în spațiul Uniunii Europene și al Comunității Statelor Independente: evoluție, tendințe, probleme de prevenire și combatere, Materialele conferinței științifico-practice internaționale, 12-13 iunie 2012*. Chișinău: Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM, 2012, p. 177-181.
- Авдальян М. Э. *Основание криминализации и криминообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств*. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2015. 199 p.
- Антонов И.М. *Пенализация преступлений, причиняющих вред здоровью*. Автореферат диссертации на соискание ученой степени канд. юрид. наук. Хабаровск, 2004. 32 p.
- Валеев М.Т. *Свойства уголовного наказания в свете теории пенализации*. Автореферат диссертации на соискание ученой степени канд. юрид. наук, Томск, 2005. 25 p.
- Зыков Д.А., Шеслер А.В. *Понятие, основания и принципы криминализации и декриминализации деяний*. В: *Вестник Владимирского юридического института*, 2013, №1(26), p. 85-90.
- Капинус О.С. *Криминализация и декриминализация деяний: поиск оптимального баланса*. В: *Общественные науки и современность*, 2018, №4, p. 37-46.
- Коробеев А.И. *Уголовная на-*



казуемость общественно опасных деяний. Хабаровск: Изд-во Хабар ВШ МВД СССР, 1986. 236 р.

24. Лопашенко Н.А. *Основы уголовно-правового воздействия: уголовное право, уголовный закон, уголовно-правовая политика*. СПб.: Юридический центр, 2004. 480 р.

25. Морозова Л.А. *Теория государства и права*. Москва: ЭКСМО, 2008. 477 р.

26. Наумов А.В. *Российское уголовное право*. Курс лекций. В 2-х т. Т. 1. Общая часть. Москва: Юридическая литература, 2004. 496 р.

27. Кудрявцев В.Н. и др. *Основания уголовно-правового запрета. Криминализация и декриминализация*. Москва: Наука, 1982. 304 р.

28. *Российское уголовное право*. Т. 1. Преступление. Под ред. А.И. Коробеева. Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 1999. 604 р.

29. *Теория государства и права*. Курс лекций. Под ред. Н.И. Матузова, А.В. Малько. Москва: Юрист, 2001. 776 р.

30. Тер-Акопов А.А. *Уголовная политика Российской Федерации*. Москва: Издательство МНЭПУ, 1999. 60 р.

31. Чукмаитов Д.С. *Соотношение декриминализации и депенализации в контексте разработки новой редакции Уголовного кодекса*. В: *Право и государство*, 2012, №2, р. 66-69.

32. *Энциклопедия уголовного права*. Т. 1. СПб.: Издание профессора Малинина, 2005. 700 р.

33. Яценко Б.В. *Противоречия уголовно-правового регулирования*. Москва: Моск. Ин-т, 1996. 228 р.

DESPREAUTORI/
ABOUTAUTHORS

Irina IACUB,
avocat,

doctor în drept, conferențiar
universitar (i),
Institutul de Științe Penale și
Criminologie Aplicată
irinaiacub@mail.ru

Gheorghe PETREA,
absolvent,
Institutul de Științe Penale și
Criminologie Aplicată
gheorghe_p@inbox.ru

УДК [346.9:502](477)

ПРАВО ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ В ЭКОЛОГО-ПРАВОВОЙ ДОКТРИНЕ: ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ

Анна АНИСИМОВА,

доктор юридических наук, доцент, доцент кафедры экологического права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого

Статья посвящена научно-теоретическому анализу концептуальных основ права природопользования. Автором предпринята попытка изучить влияние эколого-правовой доктрины на формирование общетеоретических положений права природопользования, определить направления дальнейшей систематизации экологического законодательства. Аргументировано, что эколого-правовая доктрина должна стать базой модернизации экологического законодательства, обновления и гармонизации правоотношений в сфере использования природных ресурсов.

Ключевые слова: эколого-правовая доктрина, экологические правоотношения, экологическое законодательство, право природопользования, рациональное природопользование.

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT LAW IN THE ENVIRONMENTAL LAW DOCTRINE: THEORETICAL AND APPLIED ASPECTS

Hanna ANISIMOVA,

Doctor of Law Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Environmental Law Department of Yaroslav Mudryi National Law University

The article contains the scientific and theoretical analysis of the conceptual basis of environmental management law. The author made attempts to study the influence of environmental law doctrine on the formation of general theoretical provisions of environmental management law, to determine the directions for further environmental legislation systematization. It is argued that the environmental law doctrine should become the basis for the modernization of environmental legislation, updating and harmonizing legal relations in the use of natural resources.

Keywords: environmental law doctrine, environmental legal relations, environmental legislation, environmental management law, rational environmental management.

DREPTUL UTILIZĂRII RESURSELOR NATURALE ÎN DOCTRINA DREPTULUI ECOLOGIC: ASPECTELE TEORETICE ȘI PRACTICE

Articolul este consacrat analizei științifice și teoretice a bazelor conceptuale ale dreptului folosirii resurselor naturale. Autorul a încercat să studieze influența doctrinei dreptului ecologic asupra formării dispozițiilor teoretice generale ale dreptului folosirii resurselor naturale, să definească direcția sistematisării legislației ecologice. Este argumentat, că doctrina dreptului ecologic trebuie să devină baza modernizării legislației ecologice, pentru reînnoirea și formarea relațiilor juridice armonioase în domeniul folosirii resurselor naturale.

Cuvintele-cheie: doctrina dreptului ecologic, relații juridice ecologice, legislația ecologică, dreptul folosirii resurselor naturale, folosirea rațională a resurselor naturale.