

CZU: 343.213:343.346(478)

DOI: [10.5281/zenodo.3887530](https://doi.org/10.5281/zenodo.3887530)

OBIECTUL JURIDIC GENERIC ȘI OBIECTUL JURIDIC DE SUBGRUP AL INFRAȚIUNILOR PREVĂZUTE LA art.264 DIN CODUL PENAL

*Nicolae POSTOVANU**Universitatea de Stat din Moldova*

Obiectul infracțiunii îl constituie relațiile sociale cu privire la anumite valori sociale ocrotite de legea penală. Securitatea națională presupune starea de securitate nu doar a societății și a statului, ci și a persoanei împotriva amenințărilor de orice ordin, inclusiv a celor din domeniul transportului feroviar, naval, aerian și rutier. În orice caz, noțiunea de securitate dobândește semantism doar în legătură cu anumite entități sau domenii sociale. Nu poate exista o securitate abstractă care să nu fie raportată la un anumit reper social. Transportul feroviar, naval, aerian și rutier este unul dintre aceste repere. Relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier formează obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova. Transportul rutier este unul dintre tipurile de transport care implică funcționarea unui sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule (inclusiv de troleibuze) care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale. Din relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier (ca obiect juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova) derivă două obiecte juridice de subgrup: 1) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art. 262-267 și 269 CP RM); 2) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art. 268, 270-272, 275 și 276 CP RM).

Cuvinte-cheie: *obiectul infracțiunii, obiectul juridic generic al infracțiunii, obiectul juridic de subgrup al infracțiunii, valoare socială, relații sociale, transport, securitate, securitate în transport.*

GENERIC LEGAL OBJECT AND SUBGROUP LEGAL OBJECT OF THE OFFENCES SET OUT IN art.264 OF THE PENAL CODE

The object of the offence is the social relations regarding certain social values protected by the criminal law. National security implies the security status not only of society and the state, but also of the person against threats of any order, including those in the field of railway, naval, air and road transport. In any case, the notion of security acquires semantism only in relation to certain entities or social domains. There can be no abstract security that is not related to a certain social mark. Railway, naval, air and road transport is one of these marks. The social relations regarding the security in the railway, naval, air and road transport form the generic legal object of the offences set out in Chapter XII of the Special part of the Criminal Code of the Republic of Moldova. Road transport is one of the types of transport, which involves the operation of a complex dynamic system, consisting of pedestrians and vehicles (including trolleybuses), which, in the process of traveling on public roads under established conditions, generates a set of legal-social relations. From the social relations regarding the security in the railway, naval, air and road transport (as a generic legal object of the offences set out in Chapter XII of the Special part of the Criminal Code of the Republic of Moldova) two subgroup legal objects derive: 1) the social relations regarding to the security in the railway, naval, air and road transport, which implies the respect of certain rules applied in the transport domain (art. 262-267 and 269 CP RM); 2) the social relations regarding the security in the railway, naval, air and road transport, which does not imply the respect of some rules applied in the transport domain (articles 268, 270-272, 275 and 276 CP RM).

Keywords: *the object of the offence, the generic legal object of the offence, the subgroup legal object of the offence, social value, social relations, transport, security, transport security.*

Introducere

Infrațiunea aduce atingere obiectului infracțiunii. Pentru ca o faptă să fie considerată infracțiune, este necesar ca această faptă să aducă atingere obiectului infracțiunii. Obiectul infracțiunii este apărut de legea penală împotriva infracțiunii. Astfel, se poate afirma că obiectul infracțiunii este opusul infracțiunii.

Obiectul infracțiunii nu reprezintă o abstracție lipsită de conținut. Pentru a răspunde necesităților de ordin practic ale dreptului penal, obiectul infracțiunii trebuie să aibă un anumit conținut. Un asemenea conținut trebuie să-i permită celui abilitat cu aplicarea legii penale să delimiteze faptele penale de faptele lipsite de relevanță penală, precum și să diferențieze infracțiunile între ele.

Din dispoziția de la lit.n) alin.(3) art.72 al Constituției Republicii Moldova [1] rezultă că legea penală reglementează, printre altele, infracțiunile. În acest mod își găsește realizarea mecanismul despre care vorbește L.M. Stănilă: „Raportul juridic penal reprezintă norma juridică penală în acțiune, norma juridică – și deci și norma juridică penală – găsindu-și realizarea doar în raportul social juridic” [2, p.6] Ca și oricare alt raport juridic, raportul juridic penal este un „raport valoric (evaluează un comportament social, prin aceea că exprimă importanța unor valori sociale ocrotite de lege)” [3, p.283]. Așadar, odată ce legea penală reglementează raporturile juridice penale, este logic să presupunem că obiectul infracțiunii îl constituie relațiile sociale cu privire la anumite valori sociale ocrotite de legea penală.

În opinia lui S.Brînza, „structural, relațiile sociale presupun trei elemente: 1) subiecte, 2) conținut și 3) obiect” [4, p.58]. Dintre aceste trei elemente, cel mai important rol îi revine obiectului. Or, așa cum susține E.A. Drojina, „valoarea [...] ca obiect al relației sociale reprezintă un fel de element „nuanțator” al acesteia. Prin urmare, ținând cont în principal de acest element al relației sociale, se realizează clasificarea infracțiunilor în Partea specială a legii penale” [5, p.18].

Rezultate și discuții

În alin.(1) art.2 CP RM este stabilit scopul legii penale: „Legea penală apără, împotriva infracțiunilor, persoana, drepturile și libertățile acesteia, proprietatea, mediul înconjurător, orânduirea constituțională, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea și securitatea omenirii, precum și întreaga ordine de drept”. Așadar, apărarea ordinii de drept împotriva infracțiunilor constituie rezultatul scontat spre care este orientată legea penală.

În alin.(1) art.2 CP RM, domeniul transporturilor nu este expres menționat printre componentele ordinii de drept. Însă, din denumirea Capitolului XII al Părții speciale a Codului penal – „Infracțiuni în domeniul transporturilor” – rezultă că acest domeniu este indispensabil în procesul de apărare a ordinii de drept. De fapt, domeniul transporturilor este una dintre cele optsprezece componente ale ordinii de drept, corespunzător numărului de capitole din Partea specială a Codului penal al Republicii Moldova. În acest sens, S.Botnaru postulează: „Obiectul juridic generic (de grup) este tocmai criteriul care a servit la clasificarea infracțiunilor din Partea specială a Codului penal. Toate infracțiunile prevăzute de Codul penal sunt grupate, în raport cu obiectul lor generic, în 18 categorii, cuprinse, fiecare în parte, într-un capitol separat din Partea specială a Codului penal [...]” [6, p.157].

Remarcăm o situație asemănătoare în legile penale ale altor state. Reieșind din denumirea capitolului sau titlului corespunzător ori a secțiunii corespunzătoare din legea penală străină, într-o astfel de situație, obiectul juridic generic al infracțiunii este format din relațiile sociale cu privire la: domeniul transportului și al comunicațiilor (Republica Bulgaria) [7]; domeniul rutier (Republica Estonia) [8]; traficul rutier (Republica Finlanda) [9]; securitatea în transporturi (Republica Polonă) [10]; securitatea circulației și a exploatării transportului (Federația Rusă, Ucraina) [11; 12]; siguranța traficului (Republica Croația, Republica Lituania, Regatul Spaniei) [13-15]; siguranța rutieră (Republica Letonia) [16]; siguranța circulației pe drumurile publice (România, Republica Slovenia) [17; 18]; siguranța transporturilor, a comunicațiilor telefonice și a serviciilor de utilitate publică (Grecia) [19]; siguranța comunicațiilor (Republica Portugheză) [20]; siguranța publică (Republica Federală Germania) [21]; viața persoanei (Republica Franceză) [22]; viața și integritatea individuală (Republica Italia) [23]. Din această listă de valori sociale fundamentale ar rezulta că în legea penală a Republicii Moldova este promovată o concepție similară într-o anumită măsură doar cu concepțiile promovate în legea penală a Republicii Bulgaria și în cea a Republicii Estonia.

Cu toate acestea, după cum rezultă din poziția susținută cvasiunanim în literatura de specialitate autohtonă, se poate afirma că în legea penală a Republicii Moldova este promovată o concepție similară într-o anumită măsură și cu concepțiile promovate în legile penale ale Republicii Polone, Federației Ruse, Ucrainei, Republicii Croația, Republicii Lituania, Regatului Spaniei, Republicii Letonia, României, Republicii Slovenia, Greciei etc. În denumirile de capitole, de titluri sau de secțiuni corespunzătoare din legile penale ale acestor state se folosesc termenii „securitate” sau „siguranță”.

Astfel, în doctrina penală autohtonă sunt exprimate opinii, potrivit cărora obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova îl constituie relațiile sociale cu privire la: securitatea în transport (S.Brînza și V.Stati) [24, p.403]; securitatea circulației sau a exploatării mijloacelor de transport: feroviar, naval, aerian, rutier (I.Țurcanu) [25, p.505]; securitatea

circulației sau exploatării tuturor tipurilor de transport (Șt.Stamatin) [26]; securitatea circulației sau a exploatării transporturilor (A.Borodac) [27, p.372]; securitatea publică în funcționarea transportului feroviar, naval, aerian și rutier (L.Gîrla și Iu.Tabarcea) [28, p.38]; securitatea traficului rutier (V.Budeci) [29, p. 90]; siguranța traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și accesibile publicului (I.Slisarenco) [30, p.104].

Reieșind din faptul că obiectul juridic generic trebuie să fie comun pentru toate infracțiunile dintr-un anumit grup, considerăm întemeiate opiniile exprimate de către S.Brînza, V.Stati, I.Țurcanu, Șt.Stamatin și A.Borodac. Păreră exprimată de L.Gîrla și Iu.Tabarcea se întemeiază pe prevederile legii penale ruse, nu pe prevederile legii penale autohtone. Or, în Codul penal al Federației Ruse, Capitolul 27 „Infracțiuni contra securității circulației și a exploatării transportului” este inclus în Titlul IX „Infracțiuni contra securității publice și a ordinii publice” din Partea specială. În Codul penal al Republicii Moldova, valoarea socială fundamentală, apărută împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale, este de același nivel cu valoarea socială fundamentală apărută împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XIII „Infracțiuni contra securității publice și a ordinii publice” din Partea specială. Nu se poate afirma că aceste valori sociale s-ar afla într-un raport de tip „parte-întreg”.

Nu pot fi susținute nici opiniile expuse de V.Budeci și I.Slisarenco. Din art.262, 263, 267, 268, 270-272 și 275 CP RM rezultă că obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale nu poate fi redus la relațiile sociale cu privire la securitatea traficului rutier sau cu privire la siguranța traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și accesibile publicului. O asemenea viziune ar reflecta trunchiat conținutul obiectului juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova.

Apropo, I.Slisarenco se contrazice, deoarece, în funcție de categoria transportului la care se referă infracțiunile în domeniul transporturilor, distinge: a) infracțiuni contra siguranței traficului rutier; b) infracțiuni contra siguranței circulației transportului feroviar, naval sau aerian; c) infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor de natură mixtă [30, p.104].

În concluzie, considerăm că relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier formează obiectul juridic generic al acestui grup de infracțiuni.

Noțiunea „securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier” presupune legătura dintre cele două noțiuni subsidiare – „securitate” și „transportul feroviar, naval, aerian și rutier”.

Cât privește noțiunea „transportul feroviar, naval, aerian și rutier”, în conformitate cu art.1 al Legii cu privire la transporturi, nr.1194 din 21.05.1997, „transportul este una din ramurile principale ale economiei naționale și o verigă a structurii sociale a Republicii Moldova și este chemat să asigure necesitățile în transporturi de mărfuri și de călători” [31]. Potrivit art.15 din aceeași lege, „sistemul unic de transporturi al Republicii Moldova include transportul feroviar, auto, aerian, naval, electric urban și transportul prin conducte”.

Cât privește transportul auto și transportul electric urban, acestea formează, împreună, transportul rutier. Aceasta rezultă din interpretarea sistemică a noțiunilor definite în cadrul unor acte normative. Astfel, potrivit art.2 al Legii privind siguranța traficului rutier, nr.131 din 07.06.2007 (în continuare – Legea nr.131/2007), prin „trafic rutier” se înțelege „sistemul dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale”; prin „vehicul” se are în vedere „sistemul mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări” [32]. Conform pct.7 din Anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, nr.357 din 13.05.2009, prin „autovehicul” se înțelege „vehiculul autopropulsat, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări, cu excepția ciclomotorului și a vehiculelor pe șine. Troleibuzul este considerat autovehicul” [33]. Din aceste definiții rezultă că transportul rutier este unul dintre tipurile de transport care implică funcționarea unui sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule (inclusiv de troleibuze) care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale.

Transportul prin conducte nu este reprezentat în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova. În context, S.Brînza și V.Stati remarcă just: „Normele Capitolului XII al Părții speciale

a Codului penal al Republicii Moldova nu reglementează răspunderea pentru faptele săvârșite în domeniul transportului prin conducte. [...] În consecință, se aplică răspunderea în baza art.298 CP RM în cazul încălcării regulilor de exploatare a conductelor de transportare a combustibilului, dacă aceasta a provocat: a) decesul unei persoane; b) alte urmări grave. Se aplică răspunderea conform art.222 din Codul contravențional în ipoteza de încălcare a regulilor de securitate în construcția, exploatarea și repararea conductelor magistrale" [24, p. 402].

În concluzie, din perspectiva normelor din Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, prin „transport” trebuie de înțeles transportul feroviar, naval, aerian și rutier.

Noțiunea „securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier” include nu doar noțiunea subsidiară „transportul feroviar, naval, aerian și rutier”, dar și noțiunea subsidiară „securitate”.

Literalmente, „securitate” înseamnă: faptul de a fi la adăpost de orice pericol; sentiment de încredere și de liniște pe care îl dă cuiva absența oricărui pericol [34, p.969]. Unii doctrinari observă pe bună dreptate că „securitatea deplină este imposibilă în principiu” [35, p.16]. Este puțin probabil ca, într-un anumit moment, să putem vorbi despre lipsa oricărui pericol. De aceea, acceptăm opinia lui V.I. Iarocikin, conform căreia „securitatea implică mai degrabă nu lipsa de pericol, ci protejarea împotriva unui pericol” [36, p.15]

Mai amănunțite sunt opiniile prezentate de alți teoreticieni. De exemplu, N.D. Kazakov consideră că „securitatea este un fenomen multidimensional, care presupune atât protejarea sistemelor, obiectelor, ființelor, produselor etc. împotriva oricărui factor dăunător sau a ansamblului unor asemenea factori, cât și calitatea oricărui sistem, condiția de existență și de dezvoltare a acestuia, precum și procesul și rezultatul activității în sine, care sugerează conștientizarea acestora din punctul de vedere al riscului acceptabil” [37]. În opinia lui O.A. Ciuvakov, „securitatea este acea stare a unui fascicul ordonat de relații sociale, în a cărei prezență: abilitățile își găsesc dezvoltarea firească; se realizează necesitățile sociale semnificative ale individului, ale societății și ale statului; drepturile și libertățile omului și cetățeanului sunt protejate în mod adecvat împotriva unor amenințări interne și externe; se asigură dezvoltarea și păstrarea valorilor materiale și spirituale ale societății, funcționarea și dezvoltarea normală a orânduirii constituționale, a integrității teritoriale și a suveranității statului” [38]. La rândul său, V.Enicov menționează: „Securitatea reprezintă un fenomen social complex, care se manifestă în viața socială în diferite ipostaze, ca: necesitate, interes, senzație, scop și rezultat al unei activități specializate, valoare, funcție socială, relație, proces, sistem, ramură a științei și artă” [39]. Bineînțeles, cea mai relevantă dintre toate aceste ipostaze ale securității este ipostaza de valoare. Legea penală apără securitatea în măsura în care aceasta reprezintă o valoare indispensabilă pentru existența societății.

În Partea specială a Codului penal, termenul „securitate” este folosit expres în denumirea Capitolului I „Infrațiuni contra păcii și securității omenirii, infrațiuni de război”, a Capitolului XIII „Infrațiuni contra securității publice și a ordinii publice” și a Capitolului XVII „Infrațiuni contra autorităților publice și a securității de stat”. Securitatea omenirii constituie securitatea internațională. Securitatea publică, securitatea de stat și securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier reprezintă componente ale securității naționale.

Conform pct.1.2 din Anexa la Legea pentru aprobarea Concepției securității naționale a Republicii Moldova, nr.112 din 22.05.2008, „securitatea națională reprezintă condiția fundamentală a existenței poporului din Republica Moldova, a statului moldovenesc și este un obiectiv al țării. Obiectivele securității naționale a Republicii Moldova sunt: asigurarea și apărarea independenței, suveranității, integrității teritoriale, ordinii constituționale, dezvoltării democratice, securității interne, consolidarea statalității Republicii Moldova. Un loc aparte în acest sens revine apărării și promovării valorilor, intereselor și obiectivelor naționale. Securitatea națională nu este numai securitatea statului, ci și securitatea societății și a cetățenilor Republicii Moldova, atât pe teritoriul Republicii Moldova, cât și peste hotarele ei. Securitatea națională a Republicii Moldova se realizează prin măsuri adecvate de natură politică, economică, diplomatică, socială, juridică, educativă, administrativă și militară, prin activitate de informații, contrainformații, precum și prin depășirea eficientă a crizelor, în conformitate cu legislația în vigoare și cu dreptul internațional” [40].

Așadar, securitatea națională presupune starea de securitate nu doar a societății și a statului, ci și a persoanei împotriva amenințărilor de orice ordin, inclusiv a celor din domeniul transportului feroviar, naval, aerian și rutier.

În orice caz, noțiunea de securitate dobândește semantism doar în legătură cu anumite entități sau domenii sociale. Nu poate exista o securitate abstractă care să nu fie raportată la un anumit reper social. Transportul feroviar, naval, aerian și rutier este unul dintre aceste repere. Din art.2013 al Codului civil al Republicii

Moldova [41] reiese că transportul este un izvor de pericol sporit. De asemenea, de exemplu, din art.13 al Legii nr.131/2007 rezultă că securitatea în transport presupune lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor și a instalațiilor, precum și protecția mediului.

Din aceste considerente, se poate afirma că transportul feroviar, naval, aerian și rutier poate prezenta o amenințare pentru funcționarea și dezvoltarea relațiilor sociale. În consecință, relațiile sociale cu privire la securitatea în transport feroviar, naval, aerian și rutier trebuie apărate împotriva acelor manifestări infracționale, din cauza cărora transportul feroviar, naval, aerian și rutier devine un factor de amenințare.

În viziunea lui O.E. Trofimov, „securitatea în transport constituie starea de protejare a transportului și a infrastructurii de transport, a consumatorilor de servicii de transport (pasagerilor) împotriva diverselor tipuri de amenințări (cu caracter natural sau tehnogen), precum și a unor acte de influențare asupra activității diferitor tipuri de transport” [42, p.8]. V.M. Koreakin consideră că „securitatea în transport este o parte integrantă a securității naționale, care reprezintă o stare de protejare a obiectelor infrastructurii de transport, a mijloacelor de transport, a consumatorilor de servicii de transport, a lucrătorilor din domeniul transporturilor, în același rând a mediului împotriva actelor de influențare ilegală, precum și a amenințărilor cu caracter natural sau tehnogen” [43].

În aceste definiții consumatorii de servicii de transport și/sau lucrătorii din domeniul transporturilor sunt prezentați ca fiind unicii care sunt afectați în cazurile de lezare a securității în transport. Privită prin prisma prevederilor Capitolului XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, o asemenea abordare este prea îngustă.

Acest neajuns nu caracterizează definițiile noțiunii „securitatea în transport” propuse de alți autori: „protejarea persoanei, a societății, a statului și a intereselor acestora în domeniul transporturilor împotriva unor amenințări interne și externe” (I.M. Avericev) [44]; „o astfel de stare de dezvoltare a domeniului transporturilor, care permite asigurarea unui echilibru între interesele statului, ale societății și ale cetățenilor, precum și protejarea intereselor acestora în caz de apariție a unor amenințări interne și externe” (A.V. Matveeva) [45]; „partea componentă a sistemului de securitate națională, care vizează prevenirea (reducerea) prejudiciului adus sănătății și/sau vieții oamenilor, a daunelor cauzate patrimoniului și mediului, a daunelor economice în timpul activităților de transport, prin asigurarea funcționării stabile a domeniului transporturilor și a protejării acestuia împotriva actelor de influențare ilegală, a amenințărilor de natură tehnică sau tehnologică, a situațiilor de urgență cu caracter natural sau tehnogen” (N.S. Rezanov) [46].

În concluzie, securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, privită ca valoare socială fundamentală apărată împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, este acea parte integrantă a securității naționale, care presupune protejarea intereselor, pe care persoana, societatea și statul le au în domeniul transporturilor, împotriva infracțiunilor prevăzute la art.264-276 CP RM.

I.G. Britcenko și T.A. Cerneavska menționează: „Conceptul „securitate în transport” cuprinde trei componente: transportarea în siguranță a mărfurilor și a pasagerilor prin asigurarea fiabilității mijloacelor de transport, precum și a infrastructurii și comunicațiilor care permit realizarea tuturor proceselor tehnologice legate de funcționarea transportului; protejarea procesului de transport la întreprinderile din domeniul transporturilor împotriva provocărilor și a terorismului; protejarea mediului împotriva poluării cauzate de funcționarea obiectelor din domeniul transporturilor. Astfel, securitatea în transport reprezintă un concept larg care se referă nu doar la securitatea circulației rutiere, ci și la securitatea tuturor proceselor tehnologice desfășurate în domeniul transporturilor” [47]. În punctul lor de vedere acești autori pun accentul pe securitatea întreprinderilor / obiectelor din domeniul transporturilor, mai puțin pe securitatea celor care nu au legătură cu asemenea întreprinderi / obiecte. Din aceste considerente, opinia expusă de S.M. Zăreanov și V.I. Kuznețov este mai potrivită. Acești doctrinari privesc securitatea în transport ca pe „o stare de protejare împotriva amenințărilor condiționate de: 1) starea tehnică a mijloacelor de transport și a obiectelor infrastructurii de transport; 2) încălcarea regulilor de circulație și de exploatare a mijloacelor de transport de către conducătorii acestor mijloace; 3) impactul extern asupra funcționării obiectelor de transport” [48]. Luând ca repere astfel de amenințări, S.M. Zăreanov și V.I. Kuznețov deosebesc următoarele tipuri de securitate în transport: 1) securitatea tehnică; 2) securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport; 3) securitatea transportului” [48]. În principiu, aceeași idee este susținută de R.I. Baranov: „Este necesar să se facă distincție între „securitatea

circulației (exploatării) transportului” și „securitatea transportului”. În primul caz, vorbim despre protejarea împotriva amenințărilor „interne” care condiționează raportarea mijloacelor de transport la izvoarele de pericol sporit. În cel de-al doilea caz, vorbim despre protejarea împotriva unor amenințări din exterior în adresa domeniului transporturilor” [49]. S.Brînza și V.Stati opinează: „Cât privește tipologia infracțiunilor în domeniul transporturilor, aceasta poate fi prezentată în felul următor: 1) infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport ori a altor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art.262-267 și 269 CP RM); 2) infracțiuni care nu sunt legate nemijlocit de încălcarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art.268, 270-272, 275 și 276 CP RM)” [24, p.408].

Făcând o sinteză a acestor opinii, se poate menționa că din relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier (ca obiect juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova) derivă două obiecte juridice de subgrup: 1) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art.262-267 și 269 CP RM); 2) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art.268, 270-272, 275 și 276 CP RM).

Deosebirea de esență dintre aceste două obiecte juridice de subgrup devine clară după compararea elementelor structurale ale relațiilor sociale care formează obiectele în cauză:

a) subiectele relațiilor sociale:

- în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, ca subiecte apar: persoanele care au obligația să respecte astfel de reguli stabilite în cadrul unor acte normative extrapenale; persoanele care au un drept corelativ față de persoanele care au o asemenea obligație;

- în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, subiecte sunt persoanele care ignoră interdicțiile stabilite de art.268, 270-272, 275 și 276 CP RM, cărora nu le incumbă respectarea unor reguli stabilite în cadrul unor acte normative extrapenale; persoanele care se așteaptă ca toate persoanele să respecte interdicțiile stabilite de art.268, 270-272, 275 și 276 CP RM;

b) conținutul relațiilor sociale:

- în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, conținutul este reprezentat de: obligația de a respecta astfel de reguli stabilite în cadrul unor acte normative extrapenale; dreptul care este corelativ unei asemenea obligații;

- în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, conținutul îl reprezintă obligația de a nu sfida interdicțiile stabilite de art.268, 270-272, 275 și 276 CP RM; dreptul care este corelativ unei asemenea obligații;

c) obiectul relațiilor sociale:

- în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, obiectul îl reprezintă securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor;

- în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, obiectul este reprezentat de securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor.

Concluzii

Securitatea națională presupune starea de securitate nu doar a societății și a statului, ci și a persoanei împotriva amenințărilor de orice ordin, inclusiv a celor din domeniul transportului feroviar, naval, aerian și rutier. Relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier formează obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova. Securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, privită ca valoare socială fundamentală apărată împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, este cea parte integrantă a securității naționale, care presupune protejarea intereselor, pe care persoana, societatea și statul le au în domeniului transporturilor, împotriva infracțiunilor prevăzute la art.264-276 CP RM.

Din perspectiva normelor din Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, prin „transport” trebuie de înțeles transportul feroviar, naval, aerian și rutier. Transportul rutier este unul dintre tipurile de transport care implică funcționarea unui sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule (inclusiv de troleibuze) care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale.

Din relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier (ca obiect juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al Părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova) derivă două obiecte juridice de subgrup: 1) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art.262-267 și 269 CP RM); 2) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art.268, 270-272, 275 și 276 CP RM).

Referințe:

1. Constituția Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1994, nr.1.
2. STĂNILĂ, L.M. *Răspunderea penală a persoanei fizice*. Bucuresti: Hamangiu, 2012. 649 p. ISBN 978-6-06-522809-2
3. POPA, N. *Teoria generală a dreptului*. București: Actami, 1996. 334 p. ISBN 973-97016-9-8
4. BRÎNZA, S. *Obiectul infracțiunilor contra patrimoniului*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005. 675 p. ISBN 9975-70-414-X
5. ДРОЖЖИНА, Е.А. *Общественная безопасность как объект преступления: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук*. Москва, 2015. 27 с.
6. GRAMA, M., BOTNARU, S., ȘAVGA, A. et al. *Dreptul penal: Partea Generală. Vol. 1*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2012. 327 p. ISBN 978-9975-53-083-5
7. Codul penal al Republicii Bulgaria. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Bulgaria-RO.html
8. Codul penal al Republicii Estonia. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Estonia-RO.html
9. Codul penal al Republicii Finlanda. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Finlanda-RO.html
10. Codul penal al Republicii Polone. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Polonia-RO.html
11. Уголовный кодекс Российской Федерации. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: <https://www.uk-rf.com>
12. Кримінальний кодекс України. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
13. Codul penal al Republicii Croația. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Croatia-RO.html
14. Codul penal al Republicii Lituania. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Lituania-RO.html
15. Codul penal al Regatului Spaniei. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Spania-RO.html
16. Codul penal al Republicii Letonia. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Letonia-RO.html
17. Codul penal al României. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Romania-RO.html
18. Codul penal al Republicii Slovenia. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Slovenia-RO.html
19. Codul penal al Greciei. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: <http://codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Grecia-RO.html>
20. Codul penal al Republicii Portugheze. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Portugalia-RO.html
21. Codul penal al Republicii Federale Germania. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Germania-RO.html
22. Codul penal al Republicii Franceze. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Franta-RO.html
23. Codul penal al Republicii Italia. [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Italia-RO.html
24. BRÎNZA, S., STATI, V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol.II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015. 1300 p. ISBN 978-9975-53-470-3
25. BRÎNZA, S., ULIANOVSKI, X., STATI, V. et al. *Drept penal. Partea Specială*. Chișinău: Cartier, 2005. 804 p. ISBN 9975-79-324-X

26. *Комментарий к Уголовному кодексу Республики Молдова. Общая и Особенная Части.* [Accesat: 16.03.2020] Disponibil: <https://criminology.md/index.php/ro/manuale-si-monografii/225-komentarij-k-ugolovnomu-kodeksu-respubliki-moldova-obshchaya-i-osobennaya-chast>
27. BORODAC, A. *Manual de drept penal. Partea specială.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2004. 622 p. ISBN 9975-9788-7-8
28. ГЫРЛА, Л.Г., ТАБАРЧА, Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова. Часть Особенная. Том 2.* Кишинэу: Cartdidact, 2010. 592 с. ISBN 978-9975-4158-2-8
29. BUDECI, V. *Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier: Teză de doctor în drept.* Chișinău, 2014. 213 p.
30. SLISARENCO, I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier: Teză de doctor în drept.* Chișinău, 2019. 221 p.
31. Legea Republicii Moldova cu privire la transporturi, nr.1194 din 21.05.1997. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1997, nr.67-68.
32. Legea Republicii Moldova privind siguranța traficului rutier, nr.131 din 07.06.2007. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr.103-106.
33. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, nr.357 din 13.05.2009. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr.92-93.
34. COTEANU, I., SECHE, L., SECHE, M. *Dicționarul explicativ al limbii române.* București: Univers Enciclopedic, 1998. 1192 p. ISBN 973-9243-29-0
35. БАБУРИН, С.Н., ДЗЛИЕВ, М.И., УРСУЛ, А.Д. *Стратегия национальной безопасности России: теоретико-методологические аспекты.* Москва: Магистр; НИЦ Инфра-М, 2012. 512 с. ISBN 978-5-9776-0224-2
36. ЯРОЧКИН, В.И., БУЗАНОВА, Я.В. *Теория безопасности.* Москва: Академический Проект, 2005. 176 с. ISBN 5-8291-0486-5
37. КАЗАКОВ, Н.Д. Безопасность и синергетика (опыт философского осмысления). В: *Безопасность*, 1994, №4, с.62-63.
38. ЧУВАКОВ, О.А. Безопасность: политико-правовой аспект. В: *Правова держава*, 2015, №20, с.167-172. ISSN 2411-2054
39. ENICOV, V. Reflectii asupra semnificațiilor securității ca fenomen social. În: *Legea și Viața*, 2015, nr.8, p.44-49. ISSN 1810-309X
40. Legea Republicii Moldova pentru aprobarea Concepției securității naționale a Republicii Moldova, nr.112 din 22.05.2008. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2008, nr.97-98.
41. Codul civil al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr.82-86.
42. ТРОФИМОВ, О.Е. *Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук.* Москва, 2013. 26 с.
43. КОРЯКИН, В.М. Понятие транспортной безопасности и ее место в общей системе национальной безопасности Российской Федерации. В: *Транспортное право и безопасность*, 2016, №3, с.51-58. ISSN 2500-1868
44. АВЕРІЧЕВ, І.М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки. В: *Водний транспорт*, 2013, Вип. 2, с.53-57. ISSN 2256-8553
45. МАТВЄЄВА, А.В. Транспортна безпека держави як складова національної транспортної політики. В: *Право та інновації*, 2017, №3, с.30-35. ISSN 2518-1718
46. РЯЗАНОВ, Н.С. К вопросу о соотношении понятий «безопасность» и «транспортная безопасность». В: *Вестник Омской юридической академии*, 2017, Т.14, №3, с.89-94. ISSN 2306-1340
47. BRITCHENKO, I., CHERNIAVSKA, T. Transport security as a factor of transport and communication system of Ukraine self-sustaining development. In: *Науковий вісник Полісся*, 2017, №1, с.16-24. ISSN 2410-9576
48. ЗЫРЯНОВ, С.М., КУЗНЕЦОВ, В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения. В: *Журнал российского права*, 2012, №12, с.5-12. ISSN 1605-6590
49. БАРАНОВ, Р.Ю. Сущность транспортной безопасности и ее обеспечения. В: *Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия. Сборник статей по материалам XI Международной научно-практической конференции*, 2017, №9, с.97-103. ISSN 2542-128X

Date despre autor:

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

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

ORCID: 0000-0003-2716-9220

Prezentat la 24.03.2020