

INTRODUCERE

Redactarea prezentei lucrări este consecința unei experiențe personale în domeniul transporturilor feroviare, experiență dobândită în cadrul Poliției Transporturi și apoi, în calitate de consilier juridic în cadrul C.N.C.F. „CFR” S.A.- Sucursala Regionala C.F. Galați.

În calitate de criminalist, am făcut parte din multiple echipe de cercetare la fața locului a tuturor tipurilor de infracțiuni ce aduc atingere sistemului de transport feroviar în perioada 1995-2003, iar în calitate de consilier juridic m-am ocupat de toată problematica penală în cadrul Sucursalei Regionale C.F. Galați începând cu anul 2007, până în prezent.

Este cunoscut faptul ca sistemul feroviar din România prezintă o specificitate și complexitate aparte datorită în principal întinderii sale la nivel național, legăturilor cu mediul internațional, varietății (existența mai multor companii ce compun sistemul feroviar CFR Infrastructură, Marfă, Călători, Electrificare și Telecomunicații) dar și datorită poziției strategice pe care o ocupă în sistemul național de apărare a țării.

Lucrarea de față are drept țintă perspectiva criminologică în materia infracțiunilor contra siguranței circulației pe calea ferată ca parte componentă a infracțiunilor ce aduc atingere sistemului de transport feroviar din țara noastră în vederea identificării factorilor criminogeni.

Scopul urmărit prin realizarea acestui studiu constă în analiza stării și dinamicii criminalității reale/aparente astfel cum rezultă din statisticile judiciare la nivelul C.N.C.F. „CFR” S. A. – Sucursala Regională C.F. Galați în perioada 2008-2012, întrucât acest nivel de criminalitate înglobează întreaga evoluție a tuturor dosarelor penale ce au făcut obiectul plângerilor penale ce au adus atingere sistemului de transport feroviar în perioada analizată, în vederea întocmirii unor ulterioare programe strategice de prevenire și control a acestui fenomen atât la nivel regional cât și național, pe termen scurt, mediu și lung ce pot conduce la reducerea dimensiunilor acestui fenomen.

Lucrarea reprezintă rezultatul unei cercetări științifice laborioase, cu privire la un domeniu complex, care ocupă o poziție strategică în sistemul național de apărare a țării. Valoarea științifică a lucrării se datorează atât seriozității și perseverenței cu care doctorandul a abordat fiecare din etapele cercetării, de la

ampla documentare până la finalizarea prezentei versiuni, dar și dublei sale experiențe de-a lungul timpului, de practician criminalist și consilier juridic în cadrul CNCF „CFR” S.A. - Sucursala Regională C.F. Galați.

Lucrarea este structurată pe patru capitole, perspectiva criminologică asupra infracțiunilor contra siguranței pe calea ferată ca parte componentă a infracțiunilor ce aduc atingere sistemului de transport feroviar din România, care reprezintă substanța propriu-zisă a explorării științifice, fiind precedată, în mod judicios, de unele clarificări conceptuale, precum și de o amplă și interesantă incursiune istorică, atât a evoluției căii ferate în lume și în țara noastră, cât și a legislației penale în materie.

Tema acestei lucrări este deosebit de importantă pentru viitorul siguranței circulației pe calea ferată, analiza statistică realizată de doctorand înfățișând un tablou extrem de negativ al politicii penale în acest domeniu, considerat strategic. Strategiile de prevenire lipsesc cu desăvârșire, faza de urmărire penală pare inefficientă dat fiind numărul mare de autori necunoscuți, sancțiunile aplicate mai de grabă spre limita inferioară, recuperarea prejudiciilor cvasi nulă.

Lucrarea abordează o problematică mai puțin studiată de literatura juridică penală și criminologică din țara noastră, care vizează tipologia diverselor infracțiuni ce lezează sistemul de transport feroviar, având ca obiectiv fundamental perspectiva criminologică a acestor infracțiuni, prin identificarea factorilor criminogeni implicați în geneza acestor infracțiuni și identificarea unor strategii de prevenire și control a infracțiunilor contra circulației pe calea ferată. Ea este rezultatul experienței personale dobândite de doctorand în calitate de ofițer criminalist și consilier juridic în cadrul unor instituții de transport feroviar și al investigațiilor personale făcute în cercetarea concretă a unor tipuri de infracțiuni ce aduc atingere sistemului de transport feroviar din România, ceea ce conferă lucrării un plus de credibilitate și valabilitate științifică.

Pe lângă evoluția legislației penale în materia infracțiunilor ce aduc atingere sistemului de transport feroviar marcate de apariția legilor speciale, lucrarea prezintă și unele aspecte de drept comparat din legislația penală existentă la nivel european.

Întregul demers efectuat, de explicare a infracțiunilor ce aduc atingere sistemului de transport feroviar prin intermediul teoriei anomiei și a teoriei alegerii raționale reprezintă numai una din posibilele căi de abordare a fenomenului infracțional și nicidecum una absolută.

Având drept **obiectiv general**, identificarea factorilor criminogeni care generează comiterea de fapte ce aduc atingere sistemului de transport feroviar, precum și a unor strategii eficiente de prevenire și control a acestui fenomen demersul de cercetare a fost construit și dezvoltat în jurul interogației „în ce măsură factorii favorizanți ce le poate asigura un câștig sigur, ca urmare a alegerii raționale pot explica fenomenul criminogen în materia infracțiunilor ce aduc atingere sistemului de transport feroviar?”

Pentru elaborarea unor strategii de prevenire a infracțiunilor ce aduce atingere sistemului de transport feroviar se impune de la început cunoașterea cauzelor, caracteristicilor, formelor de manifestare a dimensiunii și tendințelor acestui fenomen atât la nivel regional cât și național.

O amplă analiză a acestui fenomen trebuie să aibă în principal în vedere următoarele: repartiția regională a acestui tip de criminalitate; structura fenomenului și evoluția acestuia în timp.

Remediarea tuturor disfuncționalităților vor deveni veritabile strategii de control, prin intermediul cărora atât C.N.C.F. „CFR” S.A. cât și statul vor putea duce o luptă eficientă împotriva acestui fenomen.

Concluziile generale ale lucrării subliniază că, persoanele implicate în comiterea unor astfel de fapte aparțin unor categorii sociale în cadrul cărora, o multitudine de factori de risc precum: șomajul, sărăcia, eșecul școlar, supravegherea inadecvată a minorilor, experiența infracțională proprie sau din familie s-au manifestat cu mare intensitate.

Rezultatele empirice obținute în cadrul acestui studiu dovedește existența unei conexiuni între sistemul de transport feroviar și comportamentele infracționale manifestate prin cunoașterea componentelor ce fac parte integrantă din structura sistemului de siguranță și transport pe calea ferată.

CAPITOLUL I

CLARIFICĂRI CONCEPTUALE

Secțiunea I

Observații preliminare

Evoluția societății românești marcată de lunga perioadă de tranziție care a avut loc în țara noastră după decembrie 1989, prin trecerea de la regimul totalitar și a economiei supracentralizate la democrație și la o economie de piață, cumulată și cu instalarea crizei economice a produs și unele fenomene secundare cu consecințe deosebit de grave cum este criminalitatea.

Crima și autorul ei au preocupat gândirea umană cu mult înainte de secolul al XIX-lea lucru reliefat și de Cezare Beccaria, care în monografia *Dei delitti e dele pene* apărută în 1764, a revoluționat gândirea juridică, deschizând noi orizonturi în problematica crimei și a justiției penale¹.

Este foarte adevărat că fenomenul criminalității are o etiologie mult mai complexă nefiind generată de la sine numai de criza economică și socială însă acestea concură în mod direct la crearea unor condiții sociale care au amplificat acest fenomen.

Amploarea fenomenului înregistrată în perioada post decembristă „spre deosebire de perioada anterioară când real sau fals, criminalitatea nu prezenta un motiv de teamă, astăzi se situează în primele locuri ale motivelor de neliniște”².

Sintetic, acesta este fundalul acestui studiu criminologic ce are drept țintă perspectiva criminologică în materia infracțiunilor contra siguranței circulației pe

¹ R.M. Stănoiu, *Criminologie*, Editura Oscar Print, București 2006, p. 6.

² R.M. Stănoiu, O. Brezeanu, T. Dianu, *Tranziția și criminalitatea*, Editura Oscar Print, București 1994, p. 21.

calea ferată ca parte componentă a infracțiunilor ce aduc atingere sistemului de transport feroviar din țara noastră în vederea identificării factorilor criminogeni.

Identificarea unor astfel de factori are drept scop întocmirea unor ulterioare programe strategice de prevenire și control a acestui fenomen atât la nivel local cât și național, pe termen scurt, mediu și lung.

Plecând de la aceste considerații se impune încă de la început să precizăm termenii cu care operăm în lucrarea de față, atât datorită complexității sistemului de transport feroviar cât și specificității acestuia.

Astfel, *prin criminalitate la nivelul sistemului de transport feroviar*, înțelegem totalitatea infracțiunilor comise la nivelul C.N.C.F. „CFR” S.A.-Sucursala Regionala C.F. Galați în perioada supusă analizei (2008-2012).

Când vorbim de *infracțiuni ce aduc atingere sistemului de transport feroviar* facem referire la totalitatea infracțiunilor ce cuprinde următoarele categorii:

- *infracțiunile care au pus în pericol siguranța circulației pe calea ferată;*
- *infracțiunile care nu au pus dar ar fi putut pune în pericol siguranța circulației pe calea ferată;*
- *infracțiunile care nu au pus și nici nu ar fi putut pune în pericol siguranța circulației pe calea ferată;*

Prima categorie de infracțiuni cuprinde ansamblul infracțiunilor care au avut drept consecință producerea unor evenimente feroviare precum accidentele sau catastrofele de cale ferată.

Acestea sunt incriminate de Codul penal din 1968³ în articolele:

- ✓ 209, alin. 4; 273 alin. 2; 274 alin. 2; 275 alin. 3 și 276 alin. 3, 4.

Cea de-a doua categorie cuprinde totalitatea infracțiunilor care deși nu au avut drept consecință producerea unor evenimente feroviare precum accidentele sau catastrofele de cale ferată, prin natura și rolul componentelor feroviare afectate ar fi putut avea drept consecință producerea unor astfel de evenimente feroviare.

Menționăm de asemenea faptul că aceste componente afectate prin comiterea unor astfel de infracțiuni, sunt o categorie aparte ce fac parte integrantă din sistemul de transport feroviar dar care spre deosebire de celelalte concură în mod direct la siguranța și dirijarea traficului feroviar.

³ Codul penal republicat în temeiul art. III din Legea nr. 140/1996 în Monitorul Oficial nr. 65 din 16 aprilie 1997 cu modificările și completările ulterioare.

La fel ca și în cazul primei categorii de infracțiuni și acestea sunt incriminate de Codul penal din 1968 cu modificările și completările ulterioare în articolele:

✓ 209, alin. 3 lit. f; 273 alin. 1; 274 alin. 1; 275 alin. 1 și 276 alin. 1, 2.

Ultima categorie cuprinde totalitatea infracțiunilor care nu au avut drept consecință producerea unor evenimente feroviare precum accidentele sau catastrofele de cale ferată și care prin natura și rolul componentelor feroviare afectate nu ar fi putut avea drept consecință producerea unor astfel de evenimente feroviare.

Datorită modului de compunere și organizare a sistemului de transport feroviar aceste componente afectate prin comiterea unor infracțiuni nu pot și nici nu ar putea pune vreodată în pericol siguranța transportului pe calea ferată.

Reliefăm aici faptul că, sustragerea sau distrugerea unor astfel de componente, datorită modului de funcționare a transportului pe calea ferată, nu pot pune în pericol siguranța acestuia. Pentru o mai bună înțelegere a mecanismului voi exemplifica astfel: sustragerea unui număr de 10 buloane sau tirfoane (dispozitive ce asigură prinderea șinei de cale ferată de traverse), nu pot afecta siguranța circulației mai cu seamă atunci când nu sunt grupate.

Aceste tipuri de infracțiuni (care nu pun în pericol siguranța transportului pe calea ferată), sunt incriminate de prevederile legii speciale nr. 289/2005 privind unele măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată.

În consens cu observațiile ce preced, prin *sistem de transport feroviar* înțelegem totalitatea componentelor feroviare ce fac parte din sistemul de dirijare și circulație a transportului pe calea ferată fie că vorbim de transport de călători sau de marfă.

Literatura de specialitate atât cea criminologică cât și cea juridică admite trei paliere ale criminalității existente în realitatea socială după cum urmează:

- ***criminalitatea reală*** a cărei dimensiune este reprezentată de totalitatea infracțiunilor săvârșite într-o anumită perioadă strict determinată pe o anumită arie teritorială indiferent dacă au fost sesizate sau nu autorităților;
- ***criminalitatea aparentă*** a cărei dimensiune cuprinde ansamblul infracțiunilor sesizate autorităților sau descoperite de către acestea;
- ***criminalitatea legală*** ce cuprinde ansamblul infracțiunilor pentru care instanțele judecătorești au pronunțat hotărâri definitive de condamnare;