

Curtea Supremă de Justiție
DECIZIE

21 octombrie 2015

mun. Chișinău

Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție
în componență:

Președinte Nicolae Gordilă,
Judecători Iurie Diaconu, Elena Covalenco,

a examinat, în camera de consiliu, fără citarea părților, admisibilitatea în principiu a recursului ordinar împotriva deciziei Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 17 aprilie 2015, declarat de inculpatul

***Damașcan Oleg Nicolai**, născut la
26 iunie 1982 în s. Sobari, r-nul Soroca, locuitor al mun.
Chișinău, bd. Decebal 19/7, ap. 223, cetățean al R.
Moldova, fără antecedente penale.*

<i>în instanța de fond:</i>	<i>Termenul de examinare a cauzei</i>
<i>în instanța de apel:</i>	<i>22 iulie 2013 – 30 decembrie 2014,</i>
<i>în instanța de recurs:</i>	<i>16 februarie – 17 aprilie 2015,</i>
	<i>10 iulie – 21 octombrie 2015.</i>

Asupra recursului menționat, Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție,

C O N S T A T Ă :

1. Prin sentința Judecătoriei Strășeni din 30 decembrie 2014, Damașcan Oleg a fost achitat de sub învinuirea comiterii infracțiunii prevăzute de art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal, pe motiv că fapta lui nu întrunește elementele infracțiunii.

Acțiunea civilă înaintată de Midoni Andrei a fost respinsă.

2. Instanța de fond a constatat că Damașcan Oleg este învinuit că la 28.11.2011, orele 15:50, conducând pe traseul Chișinău-Ungheni, în direcția mun. Chișinău, cu o viteză excesivă de peste 100 km/oră automobilul „Opel Astra”, n.î. KAW 571, în care se aflau pasagerii pe Bălan Adrian pe bancheta din față și pe Midoni Alexandru pe bancheta din spate, necuplați cu centuri de siguranță, și ajungând la km 31 + 500 m. a traseului menționat, neținând cont de situația rutieră, neasigurându-se dacă în fața sa sunt careva obstacole, a început efectuarea manevrei de depășire a mai multor mijloace de transport care se deplasau în coloană, ieșind pe

banda opusă de deplasare. În același timp, pe contrasens se deplasa regulamentar automobilul „BMW 520”, n.î. COO 287, condus de către Oanța Grigore, care observând obstacol în fața sa, pentru a evita coliziunea, a frânat, virând spre dreapta pentru a ceda trecerea.

Tot atunci, Damașcan Oleg, fără a reduce viteza automobilului „Opel Astra”, a manevrat în partea stângă spre acostament, unde a tamponat frontal automobilul „BMW 520”, iar de la coliziune automobilul „Opel Astra” a fost proiectat într-un arbore de pe marginea acostamentului din partea stângă, conform deplasării spre mun. Chișinău.

Ca rezultat, pasagerul Midoni Alexandru a decedat pe loc, urmare a șocului a traumatic și hemoragie instalat în urma traumei craniocerebrale cu hematom subdural, ruptură de cord, cu hemoragie internă, fractura coastelor pe dreapta, fractura deschisă a hemurului stâng, care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 84 din 28.07.2012, se califică ca vătămări corporale grave și sunt în legătură cauzală directă cu decesul victimei.

Instanța a concluzionat că învinuirea adusă inculpatului este bazată pe presupuneri, pe aprecieri eronate a circumstanțelor de fapt ale cazului, care nu pot fi puse la baza unei sentințe de condamnare. Careva probe incontestabile a vinovăției inculpatului în săvârșirea infracțiunii incriminate, în ședința de judecată nu au fost administrate. Deci, inculpatul urmează a fi achitat din motiv că fapta lui nu întrunește elementele constitutive ale infracțiunii incriminate.

Instanța a stabilit că inculpatul, conducând automobilul „Opel Astra”, a început depășirea unui mijloc de transport și a simțit că automobilul nu se supune manevrei de reîntoarcere pe banda dreaptă, conform direcției sale de deplasare, a carosabilului și îl trage spre acostamentul din stânga. Aflându-se deja pe acostament din partea stângă a direcției sale de deplasare, a observat că în întâmpinare se deplasează un automobil de model „BMW 520”, a simțit o lovitură puternică și a pierdut cunoștința. Când și-a revenit, a constatat că automobilul condus de el a fost tamponat de automobilul „BMW 520”.

Inculpatul nu a recunoscut vina și a declarat că, deplasându-se cu o viteză de aproximativ 90 km/h a început manevra de depășire a unui tractor cu două remorci. În timpul efectuării manevrei de depășire, intenționând să intre pe banda sa de circulație, a simțit că automobilul brusc a început o deviere în partea stângă și el dorind să vireze în partea dreaptă nu putea, din care motiv nu cunoaște. Când deja ajunsese pe acostamentul din partea stângă a direcției sale de circulație, din față a observat un automobil de culoare sur metalic, care brusc a virat pe acostament în direcția sa. A simțit o lovitură în regiunea capului și la cutia toracică, și-a pierdut cunoștința.

Din planul-schița a accidentului rutier și fototabelul anexat rezultă cert, că tamponarea automobilelor a avut loc pe acostamentul, din stânga drumului (conform direcției de deplasare a automobilului „Opel”), la distanța de 2 m. de la partea carosabilă a drumului. Acest fapt fiind confirmat de cioburile de sticlă de la farurile automobilelor găsite în timpul examinării la fața locului, prin înregistrarea video, efectuată de registratorul video de bord al automobilului, ridicat de la martorul acuzării Tabacaru Sergiu și vizualizat în cadrul ședinței de judecată.

În momentul când automobilul de model „Opel Astra” deja se afla pe acostament, eliberând de fapt carosabilul, la o depărtare considerabilă, la întâmpinare a apărut automobilul „BMW 520”, condus de Oanța Grigore.

Din înregistrarea video, se vede clar că banda de circulație pentru automobilul „BMW 520”, era liberă, fără careva obstacole. Distanța dintre automobile și prevederile Regulamentului Circulației Rutiere permitea conducătorului automobilului „BMW 520” să continue deplasarea pe carosabil. Însă, Oanța Grigore, din motive neclare, nestabilite de către organul de urmărire penală și procuror, contrar prevederilor art. 45 alin. 2) din Regulamentul Circulației Rutiere, a virat în dreapta, pe acostament și a tamponat automobilul „Opel”, care se afla pe acostament. După, automobilul „BMW 520” s-a deplasat de la locul accidentului, de pe acostament pe partea carosabilă, lăsând urme vizibile de noroi pe acostament și pe partea carosabilă a drumului.

Conform raportului de expertiză autotehnică din 22.03.2013, automobilul „Opel Astra” a început să reprezinte obstacol pentru deplasarea automobilului „BMW 520” în momentul ieșirii pe banda de deplasare destinată circulației în sens opus, în procesul depășirii. În procesul apropierii automobilelor, a avut loc un moment, când automobilul „Opel Astra” este deja ieșit pe acostament, dar automobilul „BMW 520” încă s-a aflat pe partea carosabilă. În acest moment, automobilul „Opel Astra” a încetat să mai reprezinte obstacol pentru deplasarea automobilului „BMW 520”. În momentul dat, conducătorul automobilului „BMW 520” a avut posibilitatea tehnică să evite coliziunea cu automobilul „Opel Astra”, prin deplasarea pe partea carosabilă.

3. Procurorul a declarat apel, solicitând casarea parțială a sentinței, rejudecarea cauzei și pronunțarea unei noi hotărâri, prin care inculpatul să fie condamnat în baza art. 264 alin. (3) lit. a) Cod penal la 7 ani închisoare, cu executare, cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de 4 ani.

Apelantul a invocat că argumentele reținute în sentință, sunt declarative, nefondate și contravin probelor administrate.

Astfel, martorul Tabacaru Sergiu a declarat că se deplasa pe același traseu. La depășire i-a ieșit un automobilul „Opel”. În momentul când acesta era în drept cu automobilul său, a văzut că din față acestuia se deplasa regulamentar pe banda sa un automobil „BMW”, care pentru a evita tamponarea cu „Opelul” a redus din viteză și a virat pe acostamentul din partea dreapta, dar automobilul „Opel”, continuând să se deplaseze cu aceeași viteză, l-a tamponat pe acostament. El a văzut cum șoferul automobilului care venea din față a încercat să evite tamponarea cu automobilul care la depășit, însă din cauza dezorientării conducătorului automobilului „Opel” s-a produs impactul. La automobilul său avea instalată cameră de bord și momentul impactului a fost fixat de aceasta.

Martorul Balan Mihai a relatat că a urcat pe bancheta din față a pasagerului, Midoni Alexandru pe bancheta din spate în urma șoferului, iar inculpatul a urcat la volan. Înainte se deplasa un tractor cu două remorci pe care inculpatul l-a depășit, timp în care el s-a întors în spate și îi spunea lui Midoni Alexandru că el nu a mai văzut că sunt tractoare la care sunt atașate 3 remorci. Când discuta cu Midoni A. a simțit o lovitură la cap, iar mai apoi și-a pierdut cunoștința.

Martorul Oanța Grigore a relatat că se afla la volanul automobilului de serviciu „BMW 520i”. Pe banda opusă de circulație venea o coloană de automobile. Din acea coloană a ieșit un automobil „Opel”, cu o viteză sporită, care s-a inițiat în depășirea câtorva automobile. Văzându-l că vine spre el cu viteză, a frânat și a virat pe dreapta pe acostament unde practic s-a oprit, eliberând partea carosabilă automobilului „Opel” pentru a-i permite să continue deplasarea mai departe și a realiza manevra de depășire, respectiv pentru a evita impactul, însă automobilul „Opel” a virat și el pe acostament și a tamponat automobilul său.

Martorii Blaga Mihai și Matei Ion au dat depoziții similare.

Procesul-verbal de cercetare la fața locului din 23.06.2013 împreună cu foto tabelul și planurile-schițe ale accidentului rutier precum și înregistrările video, reflectă tabloul locului și circumstanțele producerii accidentului rutier, identifică mijloacele de transport implicate în accident, traiectoriile lor de deplasare în momentul impactului, urmele și urmările survenite.

Potrivit raportului de expertiză auto-tehnică suplimentară nr. 0313, cu planșa fotografică anexă, în situația respectivă de drum conducătorul automobilului „Opel Astra” trebuia să se ghideze de cerințele art. 51 c) din Regulamentul Circulației Rutiere, conform căruia înaintea depășirii, conducătorul vehiculului trebuie să se asigure că poate efectua depășirea fără a pune în pericol sau stânjeni circulația din sens opus, adică banda pe care urmează să se angajeze are un spațiu suficient și viteza vehiculului ce urmează a fi depășit permite executarea acestei manevre. În momentul observării automobilului „BMW 520”, ca obstacol pentru deplasare, conducătorul automobilului „Opel Astra” trebuie să se ghideze de cerințele art. 45 2) din Regulamentul Circulației Rutiere, conform căruia în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului.

În afară de probele administrate, vina inculpatului se constată și din cele declarate chiar de el la urmărirea penală, că deplasându-se cu o viteză de aproximativ 90-93 km/h, a dorit să depășească un tractor cu două remorci, admițând faptul că mai erau un automobil sau două înaintea tractorului. După depășire, dorind să intre pe banda sa de circulație a simțit că automobilul brusc a început o deviere în partea stângă și dorind să virez în partea dreaptă nu putea, din care motiv nu cunoaște. Când deja ajunsese pe acostamentul din partea stângă a direcției sale de circulație a observat un automobil de culoare sur metalic care brusc a virat pe acostament în direcția sa și atunci el, dorind să evite impactul cu acel automobil, a lăsat volanul și automobilul său brusc a virat spre stânga, după care a simțit o lovitură și și-a pierdut cunoștința.

Din aceste declarații rezultă clar și evident, pe etape, culpa inculpatului în comiterea accidentului rutier în cauză.

În condițiile în care numitul Hapatnicovschi M. a fost admis în proces cu încălcări esențiale și într-un mod dubios, fără a deține careva acte valabile care ar certifica cunoștințele lui în careva domenii, declarațiile acestuia nu pot fi reținut ca credibile, mai ținând cont și de faptul că potrivit legii procesual-penale opinia sa, oferită ca de un pretins specialist, nu poate substitui concluziile experților, care prin rapoartele de expertiză medico-legală nr. 3367 și 0313 au oferit răspunsuri clare.

Din secvențele video, fixate de camera de bord al automobilului martorului Tabacaru S., se constată că devierea automobilului „Opel Astra” condus de inculpat spre stânga frontal în fața automobilului „BMW 520”, a avut loc în ultimele 3 secunde, timp în care automobilul „BMW 520”, pentru a evita coliziunea, reducea din viteză și ceda trecerea prin poziționarea vehiculului parțial pe acostament.

3.1. Succesorul părții vătămate Midoni Andrei la fel a declarat apel, solicitând casarea sentinței, rejudecarea cauzei și pronunțarea unei noi hotărâri, prin care inculpatul să fie condamnat potrivit învinuirii formulate, și să-i fie admisă acțiunea civilă, încasînd de la inculpat prejudiciul moral 300.000 lei, material 150.000 și cheltuieli judiciare 3000 lei.

Apelantul a indicat că vinovăția inculpatului este dovedită integral prin probele administrate.

4. Potrivit deciziei Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 17 aprilie 2015, ambele apeluri au fost admise, casată sentința, rejudecată cauza și pronunțată o nouă hotărâre.

Damașcan Oleg a fost condamnat în baza art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal la 4 ani închisoare, cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de 2 ani, cu executare în penitenciar de tip deschis, de la reținere.

De la inculpat s-a încasat în beneficiul lui Midoni Andrei prejudiciul moral de 30.000 lei și 3000 lei cheltuieli de asistență juridică.

Acțiunea civilă înaintată de Midoni Andrei, în partea prejudiciului material a fost admisă în principiu urmînd ca asupra cuantumului despăgubirilor să se pronunțe instanța civilă.

Instanța de apel a constatat că Damașcan Oleg, la 23 iunie 2012, aproximativ ora 15:50, conducînd pe traseul Chișinău - Ungheni, în direcția mun. Chișinău, cu o viteză excesivă de peste 100 km/oră automobilul „Opel Astra”, n.î. KAW 571, în care îi avea ca pasageri pe Balan Adrian pe bancheta din față și pe Midoni Alexandru pe bancheta din spate, care nu au fost cuplați cu centuri de siguranță și, ajungînd la km 31 + 500 m. a traseului menționat, neținînd cont de situația rutieră, neasigurîndu-se dacă în față sunt careva obstacole, a început efectuarea manevrei de depășire a mai multor mijloace de transport care se deplasau în coloană, ieșind pe banda opusă de deplasare.

În același timp, pe contrasens se deplasa regulamentar automobilul „BMW 520”, n.î. COO 287, condus de către Oanța Grigore, care observînd obstacol în față, pentru a evita coliziunea, a frânat virînd spre dreapta pentru a ceda trecerea.

Tot atunci, Damașcan Oleg, fără a reduce viteza automobilului „Opel Astra”, n.î. KAW 571, a manevrat în partea stîngă spre acostament, unde a tamponat automobilul „BMW 520”, n.î. COO 287, iar de la coliziune automobilul „Opel Astra” a fost proiectat într-un arbore de pe marginea acostamentului din partea stîngă, conform deplasării spre mun. Chișinău.

În rezultatul accidentului rutier comis de Damașcan Oleg, pasagerul din automobilului condus de el, Midoni Alexandru, a decedat pe loc, urmare a șocului traumatic și hemoragie instalat în urma traumei craniocerebrale cu hematom subdural, ruptură de cord, cu hemoragie internă, fractura coastelor pe dreapta, fractura deschisă a hemurului stîng, care conform raportului de expertiză medico-

legală nr. 84 din 28 iulie 2012, se califică ca vătămări corporale grave și sunt în legătură cauzală directă cu decesul.

Instanța de apel a reținut că inculpatul nu a recunoscut vinovăția, însă aceasta este dovedită prin probele administrate.

Astfel, martorul Oanța Grigore a declarat că conducea automobilul „BMW 520”, n.î. COO 287, având ca pasageri pe Matei Ion pe bancheta din spate și pe Blaga Mihai pe bancheta din față. Pe banda opusă de circulație venea o coloană de automobile. La un moment dat, din spatele coloanei a ieșit un automobil de model „Opel Astra”, cu o viteză sporită, care s-a inițiat în depășire. Văzând că acesta vine spre el cu viteză, a frânat și a virat la dreapta pe acostament unde practic s-a oprit, eliberând partea carosabilă pentru automobilul „Opel Astra”, pentru a-i permite să continue deplasarea mai departe și a realiza manevra de depășire, respectiv pentru a evita impactul, însă automobilul „Opel Astra” a virat și el pe acostament și a tamponat automobilul său.

Martorii Blaga Mihai și Matei Ion au depus declarații similare.

Martorul Tabacaru Sergiu a comunicat că se deplasa la volanul automobilului personal „Opel Vectra”, n.î. HNAJ 985, cu o viteză de peste aproximativ 100 km/h și la un moment dat, la depășire i-a ieșit un automobil de model „Opel Astra”, care a trecut de automobilul său și se apropia de automobilul ce se deplasa înaintea sa pentru a-l depăși. În momentul când automobilul „Opel Astra” era în drept cu automobilul său, a văzut că din față acestuia se deplasa regulamentar pe banda opusă un automobil de model „BMW 520”, care pentru a evita tamponarea cu automobilul „Opel Astra”, a redus din viteză și a virat pe acostamentul din partea dreaptă. Dar, automobilul de model „Opel Astra”, continuând să se deplaseze cu aceeași viteză a tamponat „BMW 520” pe acostament. În urma impactului, automobilul „Opel Astra” a fost proiectat într-un copac de pe acostament. La automobilul său avea instalată o cameră de bord aflată în funcțiune, iar momentul impactului a fost fixat de aceasta, deoarece accidentul s-a produs în fața sa.

Martorul Balan Adrian a declarat că se deplasa împreună cu Damașcan Oleg și Midoni Alexandru. Înainte se circula un tractor cu două remorci pe care inculpatul l-a depășit, timp în care el s-a întors către Midoni Alexandru zicând că nu a mai văzut tractoare cu 3 remorci, după care a simțit o lovitură la cap, iar mai apoi și-a pierdut cunoștința.

Procesul-verbal de cercetare la fața locului din 23 iunie 2013, împreună cu foto tabelul și planurile schițe ale accidentului rutier, precum și înregistrările video, reflectă tabloul locului și circumstanțele producerii accidentului rutier, identifică mijloacele de transport implicate în accident, traiectoriile lor de deplasare în momentul impactului, urmele și urmările survenite.

În ședință de judecată în instanța de apel au fost cercetate suplimentar secvențele video fixate de camera de bord al automobilului martorului Tabacaru S.

Probele relevate și analizate sânt admisibile, dat fiind că sunt administrate în conformitate cu Codul de procedură penală.

Vinovăția inculpatului este dovedită, deoarece în împrejurările descrise, el conducând automobilul, a încălcat regulile de circulație rutieră, încălcare ce a cauzat, din imprudență, decesul unei persoane.

Astfel, inculpatul a ieșit în depășire pe banda de sens opus, se deplasa cu viteză sporită de peste 100 km/h, stare constatată cert prin secvențele video fixate de camera de bord și depozițiile martorului Tabacaru Sergiu, care a confirmat faptul că în momentul când a fost depășit de inculpat, el se deplasa cu 100 km/h, ceea ce permite a concluziona că inculpatul a avea viteza mai mare de cât cea a automobilului condus de martorul în cauză, iar în acel perimetru de drum viteza maximă admisibilă este de 90 km/h.

În atare situație, inculpatul a încălcat prevederile legale din Regulamentul circulației rutiere și aceste încălcări sunt în legătură cauzală directă cu consecințele survenite.

În conformitate cu prevederile pct. 51 alin. (1) lit. c), d) al Regulamentului circulației rutiere, înaintea depășirii, conducătorul vehiculului trebuie să se asigure că poate efectua depășirea fără a pune în pericol sau a stânjeni circulația din sens opus, adică banda pe care urmează să se angajeze are un spațiu suficient și viteza vehiculului ce urmează a fi depășit permite executarea acestei manevre și poate să revină pe banda precedentă fără a stânjeni vehiculul depășit.

La fel, în conformitate cu prevederile pct. 52 alin. (3) al Regulamentului circulației rutiere, după executarea manevrei de depășire (cu excepția cazurilor în care depășirea se efectuează pe banda din dreapta în raport cu vehiculul depășit), conducătorul este obligat să revină pe banda de circulație inițială.

Potrivit pct. 54 alin. (2) lit. b) al Regulamentului circulației rutiere, depășirea cu ieșirea pe banda de circulație în sens opus este interzisă pe sectoarele de drum cu câmpul vizual limitat, iar potrivit pct. 47 alin. (1) lit. b) al Regulamentului circulației rutiere, limitele maxime de viteză a vehiculelor pe drumurile publice sunt în afara localităților - 110 km/h pe drumurile semnalizate prin indicatorul 5.4 și 90 km/h - pe celelalte drumuri.

Potrivit pct. 45 alin. (1), (2) al Regulamentului circulației rutiere, conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția; dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii; condițiile rutiere; situația rutieră. În cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului.

Inculpatul a invocat ca ieșind la depășire a simțit că automobilul brusc a început o deviere în partea stângă și nu se supunea manevrei de revenire pe banda dreaptă.

Este de menționat, că anume inculpatul s-a antrenat în efectuarea manevrei de depășire având câmpul de vizibilitate redus, întrucât a efectuat manevra de depășire în apropiere de curbă și a avut în față pe banda sa deplasare un tractor cu remorcă, iar în fața acestuia și alte cel puțin două automobile. Circumstanțe care au fost confirmate prin declarațiile celorlalți martori ai accidentului rutier.

În contextul dat, nu poate fi reținută versiunea inculpatului că în momentul încercării de a finisa manevra de depășire, automobilul a manifestat careva defecțiuni neputând prelua controlul asupra acestuia, or prin procesele-verbale despre

examinarea și verificarea stării tehnice a unităților de transport din 23 iunie 2012 precum și rapoartele de expertiză autotehnică nr. 3367 și nr. 0313 se constată că automobilul „Opel Astra” nu a avut careva defecte în dirijarea și controlul ghidajului.

Din declarațiile martorilor și secvențele video ridicate de pe camera de bord, rezultă evident neatenția inculpatului la trafic în timpul efectuării manevrei de depășire și până la impact, respectiv, neglijența și pierderea controlului, în condițiile în care ultimul până la impact nu a redus viteza, nu a frânat, dar și mai grav, a accelerat viteza.

Astfel, deși inculpatul pledează nevinovat, vina lui a fost demonstrată pe deplin prin probele administrate, iar declarațiile de nerecunoaștere ale acestuia sunt declarative, ce nu exclud faptul comiterii infracțiunii incriminate și nici nu justifică inculpatul la comiterea acesteia, scopul cărora este disculparea sa de consecințele penale ale faptelor comise, motiv pentru care acestea sunt respinse de instanță, deoarece sunt combătute integral prin probele prezentate, din care reiese cert că, inculpatul, conducând mijlocul de transport, a încălcat prevederile regulamentului circulației rutiere, încălcare ce a cauzat din imprudență decesul unei persoane.

Argumentul instanței de fond că la un moment dat automobilul „Opel Astra” nu mai prezenta obstacol pentru automobilul „BMW 520”, ceea ce permitea ultimului să continue deplasare pe banda sa, este nefondat, întrucât nu s-a ținut cont de distanța dintre vehicule la apariția pretinsului moment, „Opel Astra” în raport cu „BMW 520”, respectiv timpul care s-a scurs până la impact, care a fost mai mic de 3 secunde, și nu în ultimul rând, traiectoria automobilelor.

Pct. 42 alin. (4) al Regulamentului circulației rutiere prevede că intrarea pe banda extremă stânga destinată circulației în sens opus este interzisă.

Conducătorul automobilului „BMW 520” a acționat strict conform cerințelor Regulamentului circulației rutiere și nu era în drept să întreprindă alte acțiuni, inclusiv cea de continuare a deplasării, de asemeni, ultimul potrivit pct. 4 al Regulamentului circulației rutiere, ca participant la trafic care respectă prezentul regulament, era în drept să conteze pe faptul că și ceilalți participanți la trafic execută cerințele acestuia.

Instanța a încadrat acțiunile inculpatului în baza art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal, adică încălcarea regulilor de securitate a circulației de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență decesul unei persoane.

La stabilirea pedepsei, instanța a ținut cont de prevederile art. 6, 7, 61, 75 Cod penal, de opinia reprezentantului victimei în raport cu consecințele ireparabile, ce au survenit urmare a faptelor comise de inculpat - decesul victimei, că inculpatul este caracterizat pozitiv la locul de trai, este pentru prima dată tras la răspundere penală, infracțiunea este comisă din imprudență.

Instanța a reținut că, pentru infracțiunea comisă de inculpat legea penală prevede o pedeapsă sub formă de închisoare de la 3 la 7 ani, cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de până la 4 ani.

Astfel, restabilirea echității sociale, corectarea inculpatului, cât și prevenția vor fi obținute prin aplicarea pedepsei cu închisoare, cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport.

Soluționând chestiunea cu privire la acțiunea civilă, conform articolului 387 Cod de procedură penală, instanța a considerat oportună admiterea în partea prejudiciului moral cauzat prin infracțiune și a încasat de la inculpatul în beneficiul lui Midoni Andrei prejudiciu moral de 30.000 lei și cheltuielile de asistență juridică de 3000 lei.

În cazul dat, stabilind cuantumul despăgubirilor cuvenite pentru prejudiciului moral produs prin infracțiune, instanța a luat în considerație, că în rezultatul faptele infracționale săvârșite de inculpat a survenit decesul victimei - fiului lui Midoni Andrei, Midoni Alexandru, prin ce a fost determinată supunerea acestuia la suferințe psihice de excepție.

Referitor la despăgubirile materiale cuvenite succesorului părții vătămate, pentru a stabili exact valoarea totală, ar trebui amânată judecarea cauzei, astfel acțiunea civilă s-a admis în principiu, în partea prejudiciului material, urmând ca să se pronunțe instanța civilă.

5. Inculpatul a declarat recurs ordinar, în care solicită casarea acestei decizii și menținerea sentinței.

Recurentul a invocat că instanța de apel s-a bazat doar pe declarațiile date de Oanța Grigore, Matei Ion, Blaga Matei și Tabacaru Sergiu, neținând cont de motivele invocate de partea apărării, dar și stabilite de instanța de fond.

Astfel, instanța de fond a stabilit că Oanța Grigore ar putea avea interes în aprecierea circumstanțelor cazului, în așa mod ca să fie exclusă vinovăția sa de producerea accidentului rutier, soldat cu decesul lui Midoni Alexandru.

Instanța de fond a stabilit că procurorul a indicat în rechizitoriu ca probă procesul-verbal de cercetare la fața locului din 23.06.2012, fără a expune conținutul și importanța probatorie a acestui act procesual, fapt ignorat de instanța de apel.

Prin sentința instanței de fond s-a constatat, că procesul-verbal de cercetare la fața locului din 23.06.2012 a fost întocmit în prezența martorului Oanța Grigore.

Faptul, că tamponarea automobilelor implicate în accidentul rutier s-a produs pe acostament se confirmă cert și fără rezerve prin înregistrarea video.

Din înregistrarea video se vede clar, că banda de circulație pentru automobilul de modelul „BMW 520”, era liberă, fără careva obstacole.

Automobilul „BMW 520”, având o viteză excesivă, a tamponat puternic automobilul „Opel” în partea dreapta - urmă, unde se afla pasagerul Midoni Alexandru, prin ce se explică de fapt, cauzarea rupturii de cord la victima Midoni Alexandru.

Din înregistrarea video se vede clar, că automobilul „BMW 520”, după accident, s-a deplasat de la locul accidentului, de pe acostament pe partea carosabilă, lăsând urme vizibile de noroi pe acostament și pe partea carosabilă a drumului.

Conform raportului de expertiză autotehnică din 22.03.2013, automobilul „Opel Astra” a început să reprezinte obstacol pentru deplasarea automobilului „BMW 520” în momentul ieșirii pe banda de deplasare destinată circulației în sens opus, în procesul depășirii. În procesul apropierii automobilelor a avut loc un moment, când automobilul „Opel Astra” este deja ieșit pe acostament, dar automobilul „BMW 520” încă s-a aflat pe partea carosabilă. În acest moment, automobilul „Opel Astra” a încetat să mai reprezinte obstacol pentru deplasarea

automobilului „BMW 520”. În momentul menționat, conducătorul automobilului „BMW 520” a avut posibilitatea tehnică să evite coliziunea cu automobilul „Opel Astra”, prin deplasarea pe partea carosabilă.

Conform aceluiași raport de expertiză, în momentul observării automobilului „Opel Astra”, ca obstacol pentru deplasare, conducătorul automobilului „BMW 520”, trebuia să se ghideze de cerințele art. 45.2) din Regulamentul Circulației Rutiere, conform căruia în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole, care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului.

Mai mult, la vizualizarea înregistrării video, efectuată de registratorul video de bord al automobilului, ridicat de la martorul acuzării Tabacaru Sergiu, instanța de fond a admis participarea specialistului autotehnic Hapatnicovschii M.

Acesta, în ședință de judecată în instanța de fond a confirmat, de fapt, ca corecte concluziile expuse în raportului de expertiză autotehnică efectuat de Centrului Național de Expertize Judiciare nr. 0313 din 22.03.2013.

Instanța de fond corect a stabilit că procurorul selectiv și unilateral a pus la baza acuzării declarațiile neobiective ale martorilor acuzării.

Instanța de apel nu a luat în considerație faptele invocate de partea apărării referitor la încălcarea drepturilor procesuale și anume faptul că prima expertiza autotehnică a fost numită fără participarea părții apărării.

Având în vedere cele expuse mai sus, instanța de apel a judecat cauza superficial, bazându-se doar pe declarațiile unor martori din partea acuzării, care de altfel sunt cointeresați, decizia fiind una declarativă.

În decizia instanței de apel, lipsește cu desăvârșire, motivele de aprobare unei astfel de soluții, lipsește motivarea cu privire la combaterea argumentelor aduse de prima instanță referitor la înregistrarea video, audierea specialistului autotehnic, dar și expertiza autotehnică efectuată de Centrul Național de Expertize Judiciare.

Prin urmare, instanța de apel a emis o decizie incorectă și ilegală, examinând superficial circumstanțele cauzei, indicând admiterea apelurilor fără a-și argumenta decizia.

La stabilirea pedepsei instanța de apel nu a luat în considerație faptul că el este caracterizat pozitiv la locul de trai și de muncă, nu a fost atras anterior la răspundere, este încadrat în câmpul muncii activând în calitate de avocat.

În drept, recursul este întemeiat pe prevederile art. 427 alin. (1) pct. 6) și 8) Cod de procedură penală.

6. Examinând admisibilitatea în principiu a recursului respectiv pe baza materialului din dosarul cauzei și motivelor invocate, Colegiul penal concluzionează că acesta urmează a fi declarat inadmisibil din următoarele considerente.

În primul rând, potrivit art. 427 alin. (1) Cod de procedură penală, hotărârile instanței de apel pot fi supuse recursului pentru a repara erorile de drept comise de această instanță, dar doar în temeiurile prevăzute de lege.

Conform 424 alin. (2) Cod de procedură penală, instanța de recurs, se pronunță doar în limitele temeiurilor invocate în recurs. Potrivit art. 429 alin. (1) Cod de procedură penală, recursul trebuie să fie motivat. În corespundere cu art. 430 alin. (5) Cod de procedură penală, cererea de recurs trebuie să conțină indicarea temeiurilor

prevăzute în art. 427 și argumentarea ilegalității hotărârii atacate în acest sens. Potrivit art. 6 pct. 11/1) Cod de procedură penală, eroarea gravă de fapt este stabilirea eronată a faptelor, în existența sau inexistența lor, prin neluarea în considerare a probelor care le confirmau sau prin denaturarea conținutului acestora. Eroarea gravă de fapt nu reprezintă o apreciere greșită a probelor.

Sub acest aspect se reține că recursul este fondat pe art. 427 alin. (1) pct. 6) Cod de procedură penală, care prevede temeiurile pentru recursul ordinar situațiile când motivarea soluției contrazice dispozitivul hotărârii, acesta este expus neclar, instanța a admis o eroare gravă de fapt, care a afectat soluția instanței.

Însă, în pofida normelor enunțate, recurenții nu au indicat, care sunt erorile de drept și esența circumstanțelor că motivarea soluției contrazice dispozitivul hotărârii, că acesta este expus neclar, că instanța a admis o eroare gravă de fapt, care a afectat soluția instanței, raportată la stipulările din art. 6 pct. 11/1) Cod de procedură penală, omițându-se în totalitate argumentarea deciziei contestate în sensul vizat (*pct. 5 din decizie*).

Circumstanțele enunțate denotă că recursul nominalizat nu întrunește condițiile de conținut în partea vizată, iar instanța de recurs nu este competentă să completeze din oficiu recursul ordinar al inculpatului cu circumstanțe în fapt și în drept, care l-ar justifica.

Or, conform prevederilor art. 24 alin. (2) Cod de procedură penală, instanța judecătorească nu este organ de urmărire penală, nu se manifestă în favoarea acuzării sau a apărării și nu exprimă alte interese decât interesele legii.

În al doilea rând, potrivit art. 427 alin. (1) pct. 6), 8) și 10) Cod de procedură penală, hotărârile instanței de apel pot fi supuse recursului pentru a repara erorile de drept comise de această instanță, inclusiv și în temeiul când hotărârea atacată nu cuprinde motivele pe care se întemeiază soluția, când nu au fost întrunite elementele infracțiunii, când s-au aplicat pedepse individualizate contrar prevederilor legale.

Instanța de recurs verifică dacă s-a aplicat corect legea la faptele reținute prin hotărârea atacată și dacă aceste fapte au fost constatate cu respectarea dispozițiilor de drept formal și material.

În această consecutivitate și în raport cu argumentele invocate în recurs, care nici nu conțin indicarea unor concrete și clar definite erori de drept, se atestă că împrejurările menționate în partea descriptivă a hotărârii contestate, inclusiv cele reproduse în pct. 4 din prezenta decizie, relevă în mod concludent că instanța de apel a constatat și apreciat circumstanțele de fapt și de drept privind învinuirea înaintată inculpatului și încadrarea juridică justă a acțiunilor infracționale ale acestuia în strictă conformitate cu prevederile normelor de procedură penală și prescripțiilor de drept material, prin prisma cumulului de probe anexate la dosar, inclusiv declarațiile martorilor Oanța G., Matei I., Blaga M., Tabacaru S., Balan A., procesul-verbal de cercetare la fața locului din 23.06.2013, cu foto tabelul și planul schiței accidentului rutier, înregistrările video conform căror inculpatul a virat neregulamentar pe contrasens unde a și avut loc accidentul rutier, producând un obstacol eminent și vădit prin prezența nefirească a automobilului „Opel Astra” în această parte a traseului, pentru deplasarea regulamentară a automobilului „BMW 520”, toate probele fiind apreciate în conformitate cu prevederile art. 101 alin. (1) Cod de procedură penală,

din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității, veridicității și coroborării lor.

La stabilirea pedepsei, instanța de apel just și argumentat a ținut cont de prevederile art. 61, 75 Cod penal, conform cărora persoanei recunoscute vinovate de săvârșirea unei infracțiuni i se aplică o pedeapsă echitabilă în limitele și în strictă conformitate cu dispozițiile legii, la stabilirea categoriei și termenului pedepsei, instanța de judecată ține cont de gravitatea infracțiunii săvârșite, de motivul acesteia, de persoana celui vinovat, de circumstanțele cauzei care atenuează ori agravează răspunderea, de influența pedepsei aplicate asupra corectării și reeducării vinovatului, precum și de condițiile de viață ale familiei acestuia.

Deci, pedeapsa respectivă a fost motivată, individualizată și aplicată inculpatului în corespundere cu prevederile legale (*pct. 4 din decizie*).

Pe lângă aceasta, recursul declarat este întemeiat doar pe critica modului în care instanța de apel a apreciat circumstanțele cauzei, inclusiv în latura pedepsei (*pct. 5 din decizie*).

Însă, pornind de la relevanțele art. 27, 414 alin. (1) și (2) a Codului de procedură penală, judecătorul apreciază probele în conformitate cu propria sa convingere, formată în urma cercetării tuturor probelor administrate. Instanța de apel, judecând apelul, verifică legalitatea și temeinicia hotărârii atacate în baza probelor examinate de prima instanță, conform materialelor din cauza penală și în baza oricăror probe noi prezentate instanței de apel, și poate da o nouă apreciere probelor din dosar. Astfel, activitatea instanței de apel privind doar aprecierea sau reaprecierea circumstanțelor cauzei, inclusiv în latura pedepsei, în alt sens decât cel pe care îl propune inculpatul, este o competență și prerogativă legală a acestei instanțe, care nu este un temei de drept separat din numărul celor incluse în art. 427 Cod de procedură și, astfel, invocarea acestei chestiuni în recursul ordinar este lipsită de orice suport legal.

Mai mult, o altă opinie asupra probelor care au fost puse la baza sentinței de condamnare, conform jurisprudenței CtEDO (*hotărârea din 16 ianuarie 2007, pct. 20, cazul Bujnița versus Moldova*), nu poate servi temei pentru reexaminarea cauzei.

Împrejurările enunțate denotă în mod concludent că instanța de apel nu a comis erori de drept în raport cu motivele invocate de recurent, că hotărârea contestată conține motive clare și legale pe care se întemeiază soluția, că au fost întrunite elementele infracțiunii, că instanța a aplicat inculpatului o pedeapsă individualizată conform prevederilor legale și că recursul ordinar este vădit neîntemeiat.

Conform art. 432 alin. (2) pct. 4) Cod de procedură penală, instanța de recurs decide inadmisibilitatea recursului înaintat în cazul în care se constată că acesta este vădit neîntemeiat.

Prin urmare, odată ce recursul ordinar este vădit neîntemeiat, el urmează a fi declarat inadmisibil.

7. În conformitate cu art. 431 alin. (1), 432 alin. (1), (2) pct. 4), alin. (3) Cod de procedură penală, Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție,

DECIDE :

inadmisibilitatea recursului ordinar declarat de inculpatul Damașcan Oleg Nicolai, împotriva deciziei Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 17 aprilie 2015, deoarece este vădit neîntemeiat.

Decizia este irevocabilă, pronunțată integral la 11 noiembrie 2015.

Președinte

Nicolae Gordilă

Judecători

Iurie Diaconu

Elena Covalenco