Conţinutul constitutiv al infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă în noul Cod penal

Conf. univ. dr. Ion RUSU
Universitatea George Bacovia, Bacău, România
av.ionrusu@yahoo.com

***Rezumat*:** *Adoptarea şi intrarea în vigoare a noului Cod penal, presupune modificarea şi completarea unor texte de incriminare, în special a conţinutului constitutiv al unor infracţiuni. Printre modificările survenite, se înscriu şi cele care privesc infracţiunile contra siguranţei circulaţiei pe calea ferată. În acest context, în cadrul lucrării este examinat conţinutul constitutiv al infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă, prevăzută în art. 332 din noul Cod penal. În cadrul examinării, sunt avute în vedere, fiind examinate comparativ, actualele dispoziţii, în raport cu cele din noua lege. De asemenea, sunt formulate şi unele observaţii critice, care privesc definirea accidentului de cale ferată, ca singură modalitate agravată a acestei infracţiuni. Lucrarea poate fi utilă practicienilor în domeniu, cadrelor didactice universitare şi studenţilor de la facultăţile de drept.*

***Cuvinte cheie*:** *infracţiuni contra siguranţei circulaţiei pe căile ferate; distrugere; semnalizare falsă; accident de cale ferată; observaţii critice*;

Introducere

În noul Cod penal, infracţiunea de distrugere sau semnalizare falsă, face parte din grupul infracţiunilor contra siguranţei circulaţiei pe căile ferate, fiind prevăzută şi în Codul penal în vigoare (în acelaşi grup), sub denumirea de „distrugere şi semnalizare falsă".

Se observă că, spre deosebire de dispoziţiile actuale, în noul Cod penal intervin o serie de diferenţe, care constau atât în în denumirea marginală, cât şi conţinut.

Astfel, în legea aflată în vigoare, denumirea infracţiunii este distrugerea şi semnalizarea falsă, spre deosebire de noul Cod penal, în care denumirea marginală a infracţiunii este modificată, prin înlocuirea prepoziţiilor „şi" cu „sau".

Cea mai importantă modificare apare însă în conţinutul infracţiunii, adoptarea acestuia fiind, în opinia noastră, influenţată decisiv de doctrină [1].

Prima modificare vizează sfera subiecţilor pasivi ai infracţiunilor, care, în noile dispoziţii, a fost mult lărgită, având în vedere modificările structurale care au intervenit în organizarea şi funcţionarea sistemului circulaţiei şi transporturilor feroviare, în ansamblul său.

Astfel, potrivit modului de redactare, în modalitatea simplă, prevăzută în art. 276 alin. (1) din Codul penal în vigoare, subiect pasiv poate fi numai Compania care gestionează/administrează infrastructura feroviară, respectiv Compania Naţională „C.F.R.", companie care are în proprietate linia ferată şi instalaţiile aferente acesteia, care pot fi distruse, degradate sau aduse în stare de neîntrebuinţare, precum şi cele două societăţi naţionale de transport marfă şi călători, în calitatea lor de gestionari/administratori al acestor mijloace, atunci când a fost pusă în pericol siguranţa circulaţiei acestora. Observăm că au fost excluse alte persoane juridice cu capital privat, respectiv, operatorii de transport marfă, sau persoane şi alte societăţi cu capital de stat sau privat, care execută activităţi de întreţinere, intervenţie sau manevră pe calea ferată.

În noul Cod penal, în art. 332 alin. (1), sfera subiecţilor pasivi ai infracţiunilor examinate a fost extinsă, din această categorie făcând parte următoarele persoane juridice: Compania Naţională „C.F.R.", cele două societăţi de transport călători şi marfă, cu capital integral de stat, operatorii privaţi de transport şi alte societăţi comerciale, care au în proprietate material rulant.

În cazul dispoziţiilor art. 276 alin. (3) din Codul penal în vigoare, subiect pasiv poate fi persoana juridică ce are calitatea de proprietar al materialului rulant de cale sau al instalaţiilor feroviare.

În noul Cod penal [art. 332 alin. (2)], calitatea de subiect pasiv a fost de asemenea extinsă, putând fi următoarele persoane fizice: angajaţi ai Companiei Naţionale „C.F.R.", angajaţi ai cele două societăţi de transport călători şi marfă, cu capital integral de stat, angajaţi ai operatorilor privaţi de transport sau ai altor societăţi comerciale, care au în proprietate material rulant.

Semnalăm, de asemenea, prezenţa subiecţilor activi persoane juridice, oricare dintre faptele incriminate putând fi săvârşită şi de una din persoanele juridice care desfăşoară activităţi pe calea ferată sau o altă persoană juridică.

O altă modificare (asemenea celorlalte infracţiuni specifice domeniului), priveşte renunţarea la două dintre modalităţile agravate, prevăzute în Codul penal în vigoare, respectiv, tulburarea în activitatea de transport pe calea ferată şi catastrofa de cale ferată, precum şi menţinerea unei singure modalităţi agravate, accidentul de cale ferată.

În noul Cod penal a fost eliminată modalitatea agravată a infracţiunii, atunci când este comisă de un angajat al căii ferate [art. 276 alin. (4) din Codul penal în vigoare].

Ultima modificare, se referă la limitele minime şi maxime ale pedepsei, în cazul ambelor modalităţi, prin atenuarea acestora. Astfel, în Codul penal în vigoare, în cadrul modalităţilor simple, pedeapsa este închisoarea de la 3 la 12 ani, iar în cazul accidentului de cale ferată închisoarea de la 10 la 15 ani, în timp ce, în noul Cod penal, pedepsa în cazul modalităţilor simple este închisoarea de la 2 la 7 ani, iar în cazul modalităţii agravate de la 3 la 10 ani şi interzicerea unor drepturi.

Ca elemente de asemănare, semnalăm menţinerea, aproape în totalitate, a acţiunilor prin care se realizează elementului material al laturii obiective, precum şi a subiectului activ, care poate fi orice persoană fizică sau juridică.

1. Latura obiectivă a infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă

Latura obiectivă a infracţiunilor examinate are în componenţa lor, pentru fiecare dintre acestea, (infracţiunea de distrugere sau infracţiunea de semnalizare falsă, după caz), un element material însoţit de fiecare dată de cerinţa esenţială, o urmare imediată, care este specifică fiecăreia din cele două infracţiuni şi o legătură de cauzalitate.

Elementul material al laturii obiective, se realizează prin acţiuni diferite, ce constau în distrugerea, degradarea, aducerea în stare de neîntrebuinţare, aşezarea de obstacole pe linia ferată şi semnalizare falsă.

Având în vedere că aceste acţiuni particularizează fiecare din cele două infracţiuni, vom proceda la examinarea lor separată.

A. Precizăm că ***prima infracţiune, prevăzută în art. 332 alin. (1) din noul Cod penal***, prezintă două modalităţi normative.

a. ***În cadrul primei modalităţi normative a infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă***, prevăzută la art. 332 alin. (1), acţiunea subiectului activ se realizează prin trei modalităţi alternative, care constau în: ***distrugerea, degradarea*** sau ***aducerea în stare de neîntrebuinţare*** a liniei ferate, a materialului rulant, a

instalaţiilor de cale ferată ori a celor de comunicaţii feroviare, precum şi a oricăror altor bunuri sau dotări aferente infrastructurii feroviare.

Prin ***distrugere***, se înţelege acţiunea subiectului activ, prin care *bunul în cauză este nimicit, ruinat, stricat dărâmat, spart,* etc., ceea ce *presupune că bunul respectiv, din punct de vedere fizic, nu mai poate fi folosit în scopul pentru care a fost construit*.

Degradarea bunurilor menţionate în text, *presupune stricarea, deterioarea, ruinarea bunului, aducerea lui în situaţia de nu mai putea fi folosit conform destinaţiei sale iniţiale, cel puţin pentru o perioadă de timp*.

Aducerea în stare de neîntrebuinţare, reprezintă, potrivit doctrinei, *o atingere adusă calităţii bunului, potenţialului său de utilizare, fără repercursiuni asupra substanţei lui*; ea înseamnă deci, desfiinţarea sau reducerea posibilităţii de folosire a bunului, conform destinaţiei sale, fără însă a-i leza sustanţa, esenţa [2].

După cum constatăm, acţiunile de distrugere, degradare sau aducere în stare de neîntrebuinţare, pot fi îndreptate împotriva anumitor categorii de bunuri, toate specifice sistemului circulaţiei şi transporturilor feroviare.

Într-o primă categorie, sunt incluse bunurile aferente infrastructurii feroviare, respectiv: linia ferată, materialul rulant (ce aparţine Companiei naţionale sau operatorilor de transport cu capital de stat), instalaţiile de cale ferată (inculsiv cele de telecomunicaţii), precum şi alte bunuri sau dotări aferente infrastructurii feroviare.

În cea de-a doua categorie, sunt incluse unele bunuri care nu aparţin infrastructurii feroviare, respectiv: materialul rulant, sintagmă în care sunt incluse mijlaocele de transport călători şi marfă, cu capital de stat sau privat, mijloace de intervenţie, întreţinere sau manevră pe calea ferată, ce se pot afla în proprietatea altor persoane juridice cu capital privat.

În ceea ce priveşte linia de cale ferată, care este menţionată ca prim obiect material în conţinutul juridic al infracţiunii, aceasta, indiferent de locul amplasării şi destinaţia acesteia, referitoare la categoriile de mijloace de transport ce urmează a circula, este formată dintr-o varietate de materiale, respectiv: şine de cale ferată, traverse, elemente de prindere a şinei de traversă (buloane, tirfoane), etc.

Sub aspectul incidenţei textului, nu are nicio importanţă categoria de linie ferată de circulaţie, respectiv dacă este construită într-unul din triajele de reţea nominalizate, între staţiile de cale ferată, la intrarea sau ieşirea dintr-o staţie sau alta, dacă este considerată principală sau secundară (având în vedere magistralele deservite), dacă este amplasată la nivelul solului sau pe un viaduct, etc.

Important este ca linia de cale ferată în cauză să se afle în funcţiune, pe toată lungimea tronsonului respectiv, sau, cel puţin, numai pe porţiunea pe care s-a produs distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare.

Ne vom afla în prezenţa acestei infracţiuni, atunci când acţiunea subiectului activ a constat în distrugerea liniei de cale ferată, prin furt ori explozie (pe o anumită distanţă), sau folosindu-se acţiunea mecanică a unui utilaj (buldozer), când acţiunea subiectului activ a constat în desfacerea şi sustragerea unor buloane sau tirfoane care asigură prinderea şinei de traversă (deteriorare), ori când s-au efectuat săpături neautorizate în apropierea liniei ferate, care au avut ca efect destabilizarea terasamentului acesteia (aducerea în stare de neîntrebuinţare).

Nu întruneşte elementele constitutive ale acestei infracţiuni, fapta unei persoane, prin care distruge, degradează sau aduce în stare de neîntrebuinţare o linie ferată care este închisă circulaţiei feroviare, din diferite motive, de ordin tehnic (reparaţie sau întreţinere), economic, etc., deoarece, prin această acţiune, nu se poate pune în pericol siguranţa circulaţiei pe calea ferată, deci nu este îndeplinită cerinţa esenţială.

În acest sens, în practica judiciară s-a decis că, demontarea contraşinelor care asigură stabilitatea căii ferate, urmată de sustragerea acestora, întruneşte atât elementele constitutive ale infracţiunii prevăzute în art. 5 alin. (1) din Legea nr. 289/2005 constând în distrugerea şi aducerea în stare de neîntrebunţare a căii ferate sau a componentelor acesteia, cât şi pe cele ale infracţiunii prevăzute în art. 6 alin. (1) din aceeaşi lege, privitoare la sustragerea de componente ale căii ferate, aflate în concurs [3].

De asemenea, nu întruneşte elementele constitutive ale infracţiunii examinate nici, fapta persoanei care distruge, degradează sau aduce în stare de neîntrebuinţare o linie ferată, aflată în incinta unei societăţi comerciale care are în proprietate atât linia ferată, cât şi materialul rulant (sau numai linia ferată), deoarece nu este îndeplinită cerinţa esenţială cerută de lege; aceeaşi situaţie o întâlnim şi în cazul distrugerii unei linii ferate aflate în construcţie, care nu a fost dată în exploatare.

Fără îndoială că, asemenea fapte întrunesc elementele constitutive ale altor infracţiuni, respectiv: distrugere (art. 253 din noul Cod penal) şi/sau furt calificat, art. 229 alin. (3) din noul Cod penal [4].

Sintagma „material rulant" include, în interpretarea strictă, specifică sistemului transporturilor feroviare, toate vehiculele care circulă pe calea ferată, respectiv: locomotive, vagoane, tren macara, tren ajutor, drezină pantograf, tren intervenţie, locomotivă-automotor, etc.

Folosind sintagma de *material rulant*, ca obiect material al acţiunii de distrugere, degradare sau aducere în stare de neîntrebuinţare, legiuitorul a inclus practic, pe lângă mijloacele de transport, toate vehiculele care circulă pe calea ferată.

Pentru existenţa infracţiunii, acţiunea de distrugere, degradare sau aducere în stare de neîntrebuintare a materialului rulant, trebuie să se realizeze în timpul staţionării acestora, respectiv atunci când nu sunt în circulaţie, deoarece, în caz contrar, se va reţine modalitatea agravată, respectiv accidentul de cale ferată.

Sunt întrunite elementele constitutive ale acestei infracţiuni, atunci când subiectul activ demontează anumite piese componente ale unei locomotive sau alt vehicul feroviar, componente electronice de pe locomotivă sau alt vehicul feroviar, aparatură electronică, staţii de comunicaţii de pe locomotive sau alt vehicul feroviar, etc. Nu are nicio importanţă scopul urmărit de făptuitor, cu privire la destinaţia bunurilor demontate (de cele mai multe ori scopul este acela de sustragere), important fiind că absenţa acestor piese componente, din angrenajul construcţiei vehiculuilui, să fie de natură a-l face inutilizabil şi, astfel, să pună în pericol siguranta circulaţiei pe calea ferată.

În ceea ce priveşte instalaţiile de cale ferată, de comunicare sau oricare alte bunuri sau dotări aferente infrastructurii feroviare, acestea pot fi de asemenea distruse, degradate sau aduse în stare de neîntrebuinţare, prin diferite modalităţi.

Astfel, activitatea de circulaţie pe calea ferată se realizează cu ajutorul unor instalaţii specifice, denumite ***instalaţii fixe de siguranţă şi de conducere operativă a circulaţiei feroviare***. Printre aceste instalaţii, care fac parte din categoria elementelor concrete ale infrastructurii feroviare publice, menţionăm: instalaţii de centralizare electrodinamică, instalaţii de centralizare electromecanică, instalaţii de bloc de linie automat şi semiautomat, instalaţii de centralizare electronică, instalaţii de semnalizare automată a trecerilor de nivel, cu şi fără bariere, instalaţii pentru topirea zăpezii şi gheţii la macazuri, instalaţii de frână de cale, etc.

De asemenea, o altă categorie de specială instalaţii sunt cele de comunicaţii, prin intermediul cărora se asigură comunicarea operativă între operatorii care asigură circulaţia feroviară, precum şi între aceştia şi persoanele care asigură circulaţia în siguranţă a vehiculelor feroviare.

Distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare a acestor instalaţii, se realizează, de regulă, prin demontarea şi ulterior sustragerea unor componente electrice sau electronice sau de comunicaţii.

Astfel, în practica judiciară s-a decis că, sustragerea bobinelor care controlează electric prezenţa unui tren pe o porţiune de linie de cale ferată, se încadrează în prevederile art. 209 alin. (3) lit. f) din C. pen., referitor la furtul privind instalaţii de siguranţă şi dirijare a traficului feroviar, iar nu în prevederile art. 6 alin. (1) din Legea nr. 289/2005 privitoare la sustragerea de componente ale căii ferate, întrucât bobinele ce cotrolează electric prezenţa unui tren pe o porţiune de linie de cale ferată, constituie instalaţii de siguranţă şi dirijare a traficului feroviar, în sensul art. 209 alin. (3) lit. f) C. pen., precum şi infracţiunea de distrugere şi semnalizare falsă, prevăzută în art. 276 alin. (1) C. pen., aflate în concurs [5].

Potrivit dispoziţiilor noului Cod penal, aceste fapte întrunesc elementele constitutive ale infracţiunilor prevăzute în art. 332 alin. (1) şi 228 alin. (3) lit. f), ambele aflate în concurs real [art. 38 alin. (1) din noul Cod penal].

Într-o altă cauză, mai veche, s-a decis că infracţiunile contra siguranţei circulaţiei pe căile ferate, în forma lor simplă, sunt infracţiuni de pericol, în sensul că, pentru a se consuma, nu este nevoie de producerea vreunui rezultat vătămător, fiind de ajuns ca, prin săvârşirea unei acţiuni sau inacţiuni, dintre cele incriminate, să se fi născut o situaţie periculoasă pentru valorile sociale ocrotite de lege.

Prin art. 276 alin. 1 C. pen., sunt incriminate, printre altele, distrugerea, degradarea şi aducerea în stare de neîntrebuinţare, a liniei ferate sau a instalaţiilor de cale ferată, dacă prin aceasta s-ar fi putut pune în pericol siguranţa mijloacelor de transport ale căilor ferate. În sensul acestui text, pericolul pentru siguranţa mijloacelor de transport nu trebuie să fie direct şi actual, născut efectiv; este suficient şi un pericol indirect, viitor, susceptibil să genereze vătămarea doar în condiţiile săvârşirii unei fapte complementare, de către aceeaşi persoană sau de către alta. Aceasta rezultă din redactarea legii, care nu foloseşte expresia „dacă fapta a pus în pericol", ci expresia „ar fi putut pune în pericol" siguranţa circulaţiei.

Fapta inculpatului, muncitor C.F.R., de a fi smuls din borne firele cablului electric subteran şi, prin aceasta, de a fi scos din funcţie instalaţiile de centralizare electrodinamică ale unei staţii C.F.R. şi instalaţiile blocului de linie automat, care nu au mai funcţionat, în lipsa alimentării cu energie electrică (din care cauză, 9 trenuri au întârziat în total 395 de minute şi s-a creat o stare de pericol pentru siguranţa circulaţiei), constituie infracţiunea prevăzută în art. 276 alin. 1 şi 5 C. pen.[6].

Potrivit dispoziţiilor noului Cod penal, în cazul speţei prezentate, nu ne vom afla în prezenţa infracţiunii prevăzute în art. 332 alin. (1), deoarece acţiunea de distrugere trebuie să pună, efectiv, în pericol, siguranţa circulaţiei pe calea ferată, să fie direct, efectiv.

În ceea ce priveşte distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare a instalaţiilor de comunicaţii feroviare, în practica judiciară s-a decis că, fapta inculpaţilor, de a tăia fire de cupru de la reţeaua de telecomunicaţii a C.F.R., fiind surprinşi de către poliţişti, după ce acestea au fost rulate pentru a fi transportate, întruneşte elemmentele constitutive ale infracţiunii de distrugere şi semnalizare falsă, prevăzută în art. 276 alin. (1) C. pen., cât şi pe cele ale infracţiunii de furt calificat, în formă consumată [7].

Rămânând consecventă propriei jurisprudenţe, Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie (Secţia penală), într-o speţă asemănătoare, a decis că, distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare a circuitelor de telecomunicaţii, dintre staţiile C.F.R., întruneşte elementele constitutive ale infracţiunii contra siguranţei circulaţiei pe căile ferate, prevăzute în art. 276 alin. (1) C. pen., întrucât, prin distrugere, degradare sau aducere în stare de neîntrebuinţare, a suportului comunicaţiilor dintre staţiile C.F.R., se poate pune în pericol siguranţa mijloacelor de transport ale căilor ferate, iar pentru existenţa infracţiunii de distrugere, prevăzută în art. 276 alin. (1) C. pen., este suficientă posibilitatea ca prin fapta săvârşită, să se fi putut pune în pericol siguranţa mijloacelor de transport ale căilor ferate [8].

În legătură cu deciziiile menţionate mai sus, considerăm că, în condiţiile aplicării dispoziţiilor noului Cod penal, această faptă nu mai constituie infracţiune, deoarece pentru existenţa infracţiunii prevăzute în art. 332 alin. (1), este necesar ca acţiunea de distrugere ***să pună în pericol*** siguranţa circulaţiei pe calea ferată, ori în speţa soluţionată, instanţa a constatat că prin acţiunea de distrugere ***s-a putut pune în pericol*** siguranţa circulaţie pe calea ferată.

Printre alte bunuri aferente infrastructurii feroviare, la care face referire directă legiuitorul, menţionăm:

- poduri, tunele, viaducte şi alte lucrări de artă;

- lucrări geotehnice de protecţie şi de consolidare, plantaţiile de protecţie a liniilor ferate şi terenurile aferente pe care sunt amplasate;

- terenuri aflate în zona de siguranţă a liniei ferate;

- clădiri administrative, depouri, triaje de cale ferată, etc.;

Distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare, a unor asemenea bunuri, se poate realiza prin acţiuni diferite, particularizate de existenţa şi funcţionalitatea fiecărui bun în parte.

În practica judiciară mai veche s-a decis că, trecerea cu un autovehicul peste un pod de cale ferată – destinat exclusiv acestui fel de circulaţie, având plantate la capete avertizoare şi bariere – dacă prin aceasta a fost degradat podul şi s-a cauzat o tulburare în activitatea de transport pe calea ferată, constitiue infracţiunea prevăzută în art. 276 alin. (1) şi (4) C. pen. Inculpatul nu poate susţine că s-a aflat în eroare de fapt, cu privire la producerea urmărilor sus-menţionate, deoarece, faţă de existenţa indicatoarelor avertizoare şi a barierelor, putea şi trebuia să prevadă că, circulând prin acel loc, poate degrada materialul de cale ferată şi, deci, poate provoca o întrerupere a circulaţiei feroviare [9].

b. ***Cea de-a doua modalitate normativă a infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă***, prevăzută la art. 332 alin. (1) din noul Cod penal, ***constă în acţiunea subiectului activ de a aşeza obstacole pe linia ferată***.

Pentru existenţa infracţiunii este necesar ca obstacolul în cauză, prin dimensiune, greutate şi locul aşezării, să constituie un pericol real, care poate conduce la distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare a liniei ferate, a materialului rulant, a instalaţiilor de cale ferată ori a celor de comunicaţii feroviare sau a oricăror altor bunuri aferente infrastructurii feroviare. Nu este necesar să se producă şi impactul, între un vehicul feroviar şi obstacol, în sensul ca materialul rulant să lovească obstacolul, infracţiunea consumându-se în momentul în care făptuitorul a aşezat pe linia ferată acel obiect.

Incriminarea acţiunii de aşezare de obstacole pe calea ferată, a fost realizată anterior şi menţinută de legiuitorul noului Cod penal, din raţiuni de politică penală, avându-se în vedere că distrugerea, degradarea ori aducerea în stare de neîntrebuinţare a valorilor apărate, în acest caz de lege, se poate realiza şi prin această modalitate.

În esenţa sa, această acţiune, de aşezare de obstacole pe calea ferată, constituie o tentativă la infracţiunea de distrugere, degradare sau aducere în stare de neîntrebuinţare a valorilor apărate, însă legiuitorul a incriminat-o ca infracţiune.

În practica judiciară s-a decis că infracţiunea va exista, în această modalitate, atunci când făptuitorul a aşezat, în mod repetat, pe calea ferată, stâlpi înfăşuraţi într-o plasă de sârmă, provocând oprirea a patru trenuri.

În condiţiile în care se produce şi impactul între materialul rulant aflat în mişcare (o locomomtivă) şi obstacolul aşezat pe calea ferată, rezultatul constând în distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuinţare a locomotivei, ne vom afla în prezenţa modalităţii agravate a infracţiunii, respectiv un accident de cale ferată.

B. ***A doua infracţiune***, este menţionată în art. 332 alin. (2) din noul Cod penal, şi constă în săvârşirea de acte de semnalizare falsă sau a oricăror acte, care pot induce în eroare personalul care asigură siguranţa circulaţiei mijloacelor de transport, manevră sau intervenţie pe calea ferată, în timpul executării serviciului.

Asigurarea siguranţei circulaţiei şi transporturilor pe calea ferată presupune, pe lângă luarea altor măsuri, şi reglementarea într-un mod unitar al semnalizării.

Importanţa acestei activităţi, cu implicaţii directe în asigurarea siguranţei circulaţiei pe calea ferată, a determinat adoptarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1482 din 04.08.2006 pentru aprobarea Regulamentului de semnalizare nr. 004.

Regulamentul de semnalizare nr. 004, stabileşte mai multe categorii de semnale, dintre care amintim: semnale fixe, semnale mobile, semnale date de agenţi cu instrumente portative, semnale aplicate pe trenuri, semnale acustice, indicatoare de cale şi de semnalizare, indicatoare specifice liniei de contact, etc. Aceste semnale servesc la desfăşurarea normală a circulaţiei pe căile ferate şi la asigurarea siguranţei circulaţiei feroviare.

Se poate afirma că, activitatea de semnalizare cuprinde un complex de activităţi, care vizează punerea în mişcare, deplasarea cu o anumită viteză, manevrarea sau oprirea materialului rulant în condiţii de maximă siguranţă, atât în staţii, cât şi în parcurs sau la manevră.

Prin ***acte de semnalizarea falsă***, se înţelege orice semnalizare contrară unei situaţii de fapt reale, stabilite prin atribuţiile de serviciu ale angajatului cu competenţe în domeniu, cum ar fi semnalizarea continuării parcursului, când în realitate ar fi trebuit efectuată semnalizarea de oprire a trenului.

Celelalte acte, de natură a induce în eroare personalul care asigură siguranţa mijloacelor de transport, manevră sau intervenţie pe calea ferată, în timpul executării serviciului, nu sunt nominalizate expres de legiuitor, ceea ce face ca natura şi procedeele folosit să fie diverse.

Pentru existenţa uneia din cele două infracţiuni este necesar a fi îndeplinită şi ***cerinţa esenţială***, care este diferită, fiind specifică fiecărei infracţiuni în parte.

Astfel, în cazul infracţiunii de distrugere de la alin. (1), cerinţa esenţială constă în punerea în pericol a siguranţei circulaţiei mijloacelor de transport, manevră sau intervenţie pe calea ferată, în timp ce în cazul infracţiunii de semnalizare falsă de la alin. (2), cerinţa esenţială constă în crearea unui pericol de accident de cale ferată.

Nu este îndeplinită cerinţa esenţială (şi deci infracţiunea nu va exista), atunci când fapta unei persoane, prin care se distruge, degradează sau aduce în stare de neîntrebuinţare o linie ferată, pe care nu se circulă din diferite motive (de ordin tehnic, economic, pentru reparaţii, etc.), deoarece această faptă nu pune în pericol siguranţa circulaţiei mijloacelor de transport, intervenţie sau manevră pe calea ferată; aceeaşi situaţie este valabilă şi în cazul distrugerii unei linii de cale ferată aflate în construcţie sau distrugerea unei linii ferate din incinta unei persoane juridice (alta decât cele nominalizate cu atribuţii în domeniul circulaţiei feroviare).

În toate aceste situaţii, fapta subiectului activ al infracţiunii întruneşte elementele constitutive ale infracţiunii de distrugere (art. 253 din noul Cod penal).

De asemenea, nu va exista infracţiunea de semnalizare falsă, atunci când actele de semnalizare falsă sau oricare alte acte efectuate de către o persoană, nu au fost luate în considerare de către angajatul vizat, care şi-a executat sarcinile specifice de serviciu în condiţii de normalitate, ignorând semnalizarea falsă. Apreciem, însă, că în anumite împrejurări poate fi reţinută şi tentativa.

Urmarea imediată a acţiunii subiectului activ, care constituie elementul material al laturii obiective a infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă, *constă în apariţia unei situaţii de fapt periculoase pentru siguranţa mijloacelor de transport, intervenţie sau manevră pe calea ferată*. Observăm că şi de această dată, constatarea existenţei cerinţei esenţiale, în structura laturii obiective a infracţiunii, respectiv că fapta a pus în pericol siguranţa circulaţiei pe calea ferată, sau că a creat un pericol de accident de cale ferată, conduce implicit şi la constatarea existenţei urmării imediate.

Starea de pericol creată, în modalitatea simplă, diferă de la o infracţiune la alta, această stare existând atunci când s-a pus în pericol siguranţa circulaţiei mijloacelor de transport, manevră sau intervenţie pe calea ferată [în cazul alin. (1)] sau când s-a creat un pericol de accident de cale ferată [în cazul alin. (2)].

În modalitatea agravată (atunci când se produce un accident de cale ferată), urmarea este diferită, aceasta constând în distrugerea sau degradarea mijloacelor de transport, materialului rulant sau a instalaţiilor de cale ferată, aflate în circulaţie.

Aşadar, pentru a se constata existenţa infracţiunii în modalitatea agravată, prevăzută în art. 332 alin. (3) din noul Cod penal, nu este suficient ca urmarea imediată să conste în crearea unei stări de pericol pentru siguranţa circulaţiei pe calea ferată, fiind necesară provocarea unor pagube materiale, care constau în distrugerea sau degradarea mijloacelor de transport, materialului rulant sau a instalaţiior de cale ferată.

Potrivit doctrinei, *pentru a se constata existenţa oricărei infracţiuni, este necesar ca, între acţiunea sau inacţiunea incriminată şi rezultatul acesteia, să existe o* ***legătură de cauzalitate***. Astfel, pentru întregirea laturii obiective a infracţiunii de distrugere, precum şi a celei de semnalizare falsă, este necesar a se constata că, între acţiunea subiectului activ şi urmarea imediată, există o legătură de cauzalitate.

În cazul modalităţii agravate, de la art. 332 alin. (3) din noul Cod penal, trebuie de asemenea să se constate existenţa legăturii de cauzalitate, dintre acţiunea subiectului activ şi rezultatul produs, care constă într-un accident de cale ferată.

2. Latura subiectivă a infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă

În cazul infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă, forma de vinovăţie, cu care acţionează subiectul activ, este atât intenţia cât şi culpa, cu ambele lor forme, precum şi intenţa depăşită.

Va exista ***intenţie directă***, atunci când, subiectul activ al infracţiunii, o persoană fizică sau juridică, prevăzând rezultatul faptei sale (de distrugere, de degradare ori de aducere în stare de neîntrebuinţare sau de aşezarea unor obstacole pe calea ferată ori de semnalizare falsă), care constă în punerea în pericol a siguranţei circulaţiei mijloacelor de transport, intervenţie sau manevră pe calea ferată, ori în crearea a unui pericol de accident de cale ferată, acţionează pentru producerea acestui rezultat.

Intenţia indirectă, va exista atunci când, subiectul activ al infracţiunii, prevede rezultatul faptei sale, care constă în punerea în pericol a siguranţei mijloacelor de transport, intervenţie sau manevră pe calea ferată, ori în crearea unui pericol de accident de cale ferată şi, deşi nu urmăreşte unul din aceste rezultate, acceptă posibilitatea producerii.

Intenţia depăşită, se va reţine atunci când, subiectul activ al infracţiunii de distrugere sau semnalizare falsă, urmăreşte punerea în pericol a siguranţei mijloacelor de transport, manevră sau intervenţie pe calea ferată sau crearea unui pericol de accident de cale ferată, dar, datorită unor împrejurări, neprevăzute de către autor, s-a produs un accident de cale ferată. Avem aici în vedere, cazul în care subiectul activ, a aşezat un obstacol pe calea ferată, convins fiind că mecanicul de locomotivă va observa obstacolul şi va frâna trenul înaintea impactului, aspect care nu s-a produs, urmarea fiind impactul şi, implicit, deraierea locomotivei şi a unor vagoane.

Când se constată că elementul subiectiv se identifică cu culpa, subiectul activ al infracţiunii nu prevede că prin acţiunea sa pune în pericol siguranţa mijloacelor de transport, manevră sau intervenţie pe calea ferată sau crează un pericol de accident de cale ferată, ori un accident de cale ferată, deşi trebuia şi putea să aibă această reprezentare, sau cu toate că îşi reprezintă posibilitatea pericolului, socoteşte fără temei că acesta nu se va produce.

În cadrul modalităţii agravate, forma de vinovăţie poate fi, pe lângă culpă (menţionată mai sus), intenţia cu ambele sale forme, precum şi praeterintenţia (intenţia depăşită).

Mobilul şi scopul nu au nicio relevanţă în ceea ce priveşte existenţa infracţiunii, acestea având o anumită importanţă în procesul de individualizare a sancţiunii de drept penal, ce urmează a fi aplicate de către instanţa de judecată.

3. Observaţii critice

Este indiscutabil faptul că, modificările şi completările aduse conţinutului juridic al infracţiunii, prin dispoziţiile noului Cod penal, sunt de natură a contribui la o protecţie mai accentuată valorilor sociale apărate.

Conţinutul noii reglementări este superior celei actuale, legiuitorul noului Cod penal, având în vedere (aşa cum am mai menţionat) şi observaţiile critice formulate de doctrină în ultimii ani.

Cu toate acestea, precizăm că, dispoziţiile noului Cod penal par a fi incomplete, în ceea ce priveşte modalitatea agravată a infracţiunii, respectiv definirea accidentului de cale ferată.

Astfel, potrivit acestor dispoziţii, accidentul de cale ferată constă în distrugerea sau degradarea adusă mijloacelor de transport, materialului rulant sau instalaţiilor de cale ferată, în cursul circulaţiei sau manevrei mijloacelor de transport, manevră, întreţinere sau intervenţie pe calea ferată.

O primă observaţie, vizează obiectul material, care este identificat de legiuitor în mijloace de transport, material rulant şi instalaţiile de cale ferată. Legiuitorul nu a avut în vedere faptul că, prin „material rulant", în înţelesul strict specific sistemului circulaţiei şi tranporturilor pe calea ferată, se înţelege toate vehiculele care circulă pe calea ferată, cu propulsie mecanică sau electrică (locomotivă-automotor, drezină pantograf, tren ajutor, tren macara, tren de intervenţie, etc.), sau tractate, cum este cazul vagoanelor de marfă sau călători, ori alte asemenea vehicule.

Facem precizarea că, sintagma material rulant cuprinde şi mijloacele de transport, ceea ce a făcut ca legiuitorul să realizeze, în mod nepermis, o delimitare între sintagmele „mijloace de transport" şi „material rulant". În aceste condiţii considerăm că nu mai era necesară menţionarea sintagmei „mijloace de transport".

A doua observaţie, se referă la excluderea din sfera obiectului material a unor valori extrem de importante, cum sunt: calea ferată, alte elemente ale infrastructurii feroviare, bunurile încredinţate pentru transport, clădirile şi terenurile aflate în vecinătatea căii ferate.

O ultimă observaţie, vizează absenţa unui cuantum al prejudiciului, cauzat în urma unui accident de cale ferată, aspect care va crea confuzii în delimitarea modalităţii agravate, de modalitatea simplă, prevăzută în conţinutul art. 332 alin. (1) din noul Cod penal.

Concluzii

Infracţiunea de distrugere sau semnalizare falsă, reprezintă cea mai gravă infracţiune din grupul celor care privesc siguranţa circulaţiei pe calea ferată, având în vedere, desigur, valorile sociale apărate prin norma de incriminare, precum şi urmarea socialmente periculoasă care se poate produce.

Examinarea conţinutului constitutiv al acestei infracţiuni şi observaţiile critice formulate, sunt de natură a contribui la perfecţionarea legislaţiei în acest domeniu.

Situaţiile tranzitorii, care se prefigurează odată cu intrarea în vigoare a noului Cod penal, vor provoca numeroase discuţii, legate în special de aplicarea legii penale mai favorabile, precum şi de dezincriminarea celor două modalităţi normative agravate prevăzute în actuala reglementare.

Referinţe

[1] Ion Rusu, *Infracţiuni specifice circulaţiei şi transporturilor feroviare,* Editura Pro Universitaria, Bucureşti, 2009;

[2] V. Papadopol, în T. Vasiliu şi colab., *Codul penal al R.S.R. Comentat şi Adnotat, Partea specială, vol. II,* Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1977, p. 177;

[3] I.C.C.J., Secţia penală, decizia nr. 3458 din 30 mai 2006 – www.scj.ro; precizăm că în această speţă, instanţa a constatat că nu este îndeplinită cerinţa esenţială; de asemenea, menţionăm că prin art. 169 din Legea nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a Legii nr. 286/2009 privind Codul penal, au fost abrogate dispoziţiile art. 5-8 din Legea nr. 289/2005; în aceste împrejurări, după intrarea în vigoare a noului Cod penal, o asemenea faptă va întruni elementele constitutive ale infracţiunilor de distrugere şi furt calificat, fapte prevăzute în art. 253 alin. (1) şi 229 alin. (3) lit. f) din noul Cod penal, aflate în concurs formal;

[4] Până la intrarea în vigoare a noului Cod penal, fapta în cauză întrunea elementele constitutive ale infracţiunii de distrugere, prevăzută şi pedepsită prin dispoziţiile art. 5 din Legea nr. 289/2005 privind unele măsuri pentru prevenirea şi combaterea fenomenului infracţional în domeniul transporturilor pe calea ferată, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 922 din 17 octombrie 2005;

[5] Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie, *Jurisprudenţa secţiei penale pe anul 2006, Recursuri în interesul legii în materie penală,* Editura Hamangiu, Bucureşti, 2007, pp. 34-35; I.C.C.J., Secţia penală, decizia nr. 5260 din 14 septembrie 2006;
[6] V. Papadopol, Şt. Daneş, *Repertoriu de practică judiciară în materie penală pe anii 1981-1985,* Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1989, p. 95; Tribunalul jud. Hunedoara, sent. pen. nr. 12/1981, RRD nr. 7/1981, p. 61;
[7] Bărbulescu A., Pandrea I., Griga V.V., Paşca Cameniţă, A. Vlăsceanu, *Jurisprudenţa Secţiei penale pe anul 2005,* Editura Hamangiu, Bucureşti, 2006, pp. 60-61; I.C.C.J., Secţia penală, decizia nr. 4431 din 18 iulie 2005;
[8] Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie, *Jurisprudenţa Secţiei penale pe anul 2007, Recursuri în interesul legii,* vol. I, Editura Hamangiu, Bucureşti, 2008, pp. 35-38; I.C.C.J., Secţia penală, decizia nr. 169 din 15 ianuarie 2007;
[9] Tribunalul Suprem, Secţia penală, decizia nr. 6285/1970, R.I., p. 153; A se vedea Gh. Diaconescu, C. Duvac, *Tratat de drept penal, Partea specială,* Editura C. H. Beck, Bucureşti, 2009, p. 645;
[10] Tribunalul Suprem, Secţia penală, decizia nr. 1505/1980, în C.D. 1908, p. 94;