

Dr. Bianca-Codruța Popeți

Riscul și implicațiile lui în dreptul penal

Editura
Hamangiu
2022

Cuprins

Introducere	1
--------------------	----------

Capitolul I. Definirea și clasificarea noțiunii de „risc” 13

<i>Secțiunea 1. Noțiunea de „risc” și consecințele sale</i>	13
---	----

§1. Definirea noțiunii de „risc”	13
----------------------------------	----

§2. Etimologia termenului de „risc”	21
-------------------------------------	----

<i>Secțiunea a 2-a. Felul riscurilor</i>	23
--	----

§1. Clasificări generale	23
--------------------------	----

§2. Riscul profesional	33
------------------------	----

2.1. Considerații generale	33
----------------------------	----

2.2. Rolul normelor tehnice în prevenirea producerii riscului profesional	52
--	----

§3. Riscul medical	60
--------------------	----

3.1. Noțiunea de „risc asumat”. Corespondența dintre starea de necesitate și riscul asumat	60
---	----

3.2. Risc anestezic. Risc operator	78
------------------------------------	----

3.3. Risc medicamentos. Protocoale de tratament. Reacții adverse	91
---	----

§4. Riscul sportiv	101
--------------------	-----

Capitolul al II-lea. Scurte considerații privind consecințele riscului asupra raporturilor juridice civile 109

<i>Secțiunea 1. Efectele riscului asupra raporturilor juridice de drept civil</i>	109
---	-----

§1. Precizări introductive	109
----------------------------	-----

§2. Consecințele riscului asupra raporturilor civile obligaționale	114
---	-----

2.1. Cazul fortuit	114
--------------------	-----

2.2. Forța majoră	116
-------------------	-----

2.3. Impreviziunea	119
--------------------	-----

<i>Secțiunea a 2-a. Răspunderea civilă obiectivă</i>	125
--	-----

<i>Secțiunea a 3-a. Riscul viitor – o nouă formă de răspundere civilă</i>	128
---	-----

<i>Secțiunea a 4-a. Concluzii preliminare</i>	132
---	-----

Capitolul al III-lea. Aspecte generale privind reglementarea efectelor riscului în legislațiile penale	135
<i>Secțiunea 1. Importul riscului juridic în dreptul penal</i>	135
<i>Secțiunea a 2-a. Asumarea riscului: vulnerabilizarea imputabilității obiective</i>	140
Capitolul al IV-lea. Riscul și formele vinovăției penale	146
<i>Secțiunea 1. Considerații introductive</i>	146
<i>Secțiunea a 2-a. Factorii vinovăției și răspunderea penală pentru consecințele riscului</i>	151
<i>Secțiunea a 3-a. Vinovăția. Teoria psihologică versus teoria normativă asupra percepției riscului</i>	154
<i>Secțiunea a 4-a. Risc asumat – intenție indirectă</i>	157
<i>Secțiunea a 5-a. Risc imprudent – culpă cu prevedere</i>	172
<i>Secțiunea a 6-a. Risc neglijat – culpă fără prevedere</i>	179
<i>Secțiunea a 7-a. Cazul fortuit – lipsa vinovăției sau a legăturii de cauzalitate</i>	183
Capitolul al V-lea. Riscul și cauzele justificative	186
<i>Secțiunea 1. Asumarea conștientă și informată a riscului medical. Consimțământul persoanei vătămate</i>	186
§1. Noțiuni generale	186
§2. Dreptul persoanei la autodeterminare	189
<i>Secțiunea a 2-a. Conturarea în jurisprudență a riscului asumat</i>	199
<i>Secțiunea a 3-a. Refuzul vaccinării copiilor. Valabilitatea riscului asumat</i>	210
<i>Secțiunea a 4-a. Ordinul ierarhic și asumarea riscurilor activității ordonate</i>	219
Capitolul al VI-lea. Riscul și cauzele de neimputabilitate	227
<i>Secțiunea 1. Considerații introductive</i>	227
<i>Secțiunea a 2-a. Riscul voluntar sau actio libera in causa</i>	231
<i>Secțiunea a 3-a. Eroarea neimputabilă, dubiul și ignoranța</i>	245
§1. Mecanismele psihice relevante penal	246
§2. Sursele cunoașterii neconforme	248

§3. Riscul de a nu ști. Limitele protecției penale	252
<i>Secțiunea a 4-a. Distincția dintre riscul previzibil normal al activității și cazul fortuit</i>	258

Capitolul al VII-lea. Riscul creat de persoana vătămată sau de un terț – o nouă circumstanță atenuantă legală	267
<i>Secțiunea 1. Premisa reglementării</i>	267
<i>Secțiunea a 2-a. Contribuția exclusivă a victimei sau a unui terț – înlăturarea tipicității obiective</i>	269
<i>Secțiunea a 3-a. Fapta concurentă a victimei sau a unui terț – o realitate juridică ignorată</i>	277

Capitolul al VIII-lea. Influența riscului asupra conținutului constitutiv al unor infracțiuni	286
<i>Secțiunea 1. Starea de pericol și infracțiunile de pericol</i>	287
<i>Secțiunea a 2-a. Riscul normal al activității medicale și infracțiunea de vătămare a fătului</i>	303
<i>Secțiunea a 3-a. Provocarea riscului asigurat și infracțiunea de înșelăciune privind asigurările</i>	306
<i>Secțiunea a 4-a. Incriminarea riscurilor pentru sănătatea publică. Infracțiunile privitoare la libertatea sexuală</i>	309
<i>Secțiunea a 5-a. Provocarea riscului și obligația de acțiune. Sancționarea omisiunii</i>	321

Capitolul al IX-lea. Concluzii	328
---------------------------------------	------------

Bibliografie	349
---------------------	------------

Capitolul al VII-lea. Riscul creat de persoana vătămată sau de un terț – o nouă circumstanță atenuantă legală

Secțiunea 1. Premisa reglementării

150. Practica judiciară este cea care surprinde, într-un mod fidel, **dinamica societății actuale**, motiv pentru care ar trebui să constituie un indicator eficient pentru procesul de legiferare. Ordinea juridică nu poate face abstracție de situațiile de fapt cu care instanțele de judecată se întâlnesc și care nu beneficiază întotdeauna de o reglementare expresă. Misiunea acoperii lacunelor legislative nu poate și nici nu trebuie să fie transferată către autoritatea judecătorească. Procesul de interpretare a normelor sau aplicarea analogiei prezintă riscul de a conduce la pronunțarea unor soluții diferite cu privire la situații de fapt asemănătoare. Respectarea de către subiecții de drept a standardului comportamental dorit de societate în ansamblu devine o misiune dificilă în lipsa unor direcții clare. Adaptarea presupune, înainte de toate, cunoașterea modelului de referință.

Evoluția pe care o cunoaște societatea românească în zilele noastre îngreunează procesul legislativ din cauza rapidității cu care are loc. Din păcate, observând numărul impresionant al modificărilor legislative în domeniul penal din ultimii ani, constatăm că intervenția legiuitorului este ulterioară apariției unui fenomen social. De puține ori legiuitorul reușește să anticipeze situații de fapt sau împrejurări cu impact asupra răspunderii penale.

Curentul mașinist pe care îl cunoaștem astăzi implică **un număr îngrijorător de mare de autovehicule** care circulă pe drumurile publice. Contactul dintre om și autovehicule prezintă numeroase riscuri care izvorăsc din pericole de ordin tehnic (defecțiuni ale autovehiculelor), de ordin extern (fenomene naturale, fapta victimei sau fapta unei terțe persoane) și de ordin intern (limitele procesului cognitiv, limitele fizice, vulnerabilitățile capacității de concentrare etc.). Circulația pe drumurile publice este supusă unui risc constant pe care legiuitorul nu îl poate ignora. Reacția firească a acestuia a

fost de a reglementa infracțiunile de pericol pentru a proteja siguranța circulației pe drumurile publice, urmărind să împiedice transformarea riscului existent într-un rezultat mai grav.

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, în cursul anului 2020 s-au înregistrat 22.836 de accidente de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale, rezultând un număr de 29.571 de persoane accidentate, dintre care 5,6% persoane accidentate mortal. Spre deosebire de anul precedent, s-a înregistrat o scădere a numărului persoanelor rănite cu 29,6%, cel al accidentelor de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale cu 26,7%, iar cel al persoanelor accidentate mortal a scăzut cu 11,7%^[1]. În anul 2020, dintre cei 2.999 de pietoni și conducători de vehicule rutiere aflați sub influența alcoolului care au fost implicați în accidente de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale, 1.164, respectiv 38,8%, au fost conducători de autoturisme.

Aceste date statistice se reflectă și în jurisprudența penală, instanțele de judecată având dificila misiune de a ține pasul cu diversitatea tot mai mare a situațiilor de fapt cu care sunt investite și care nu întotdeauna se bucură de o reglementare expresă.

151. Un exemplu de lacună legislativă care a fost suplinită prin principii ale echității și rezonabilității este reprezentat de **culpa concurentă a victimei sau a unui terț** în producerea rezultatului incriminat de lege. Fapta victimei sau a unui terț este cel mai des valorificată în materia accidentelor de circulație, așa cum o arată jurisprudența la ora actuală, astfel că exemplele pe care le vom dezbate în cele ce urmează vor viza acest domeniu de interes.

Nicăieri în Codul penal actual nu identificăm o reglementare expresă cu privire la culpa concurentă a victimei sau a unui terț în producerea rezultatului final. Nu există nicio prevedere care să se refere la noțiuni precum „fapta victimei”, „fapta unei terțe persoane”, „culpă comună”, „culpă concurentă”. Codul penal nu oferă, la ora actuală, răspunsul la o întrebare tot mai des invocată în fața instanțelor de judecată: ce se întâmplă atunci când victima sau un terț,

^[1] Institutul Național de Statistică, Mijloace de transport, vehicule înmatriculate și accidente de circulație rutieră, www.insse.ro, accesat la data de 7 ianuarie 2022.

prin conduita sa intenționată sau culpabilă, creează starea de risc pe fondul căreia se grevează acțiunea sau inacțiunea făptuitorului?

Secțiunea a 2-a. Contribuția exclusivă a victimei sau a unui terț – înlăturarea tipicității obiective

152. Codul civil reglementează în mod expres fapta victimei sau a terțului, art. 1352 prevăzând că „fapta victimei înseși și fapta terțului înlătură răspunderea chiar dacă nu au caracteristicile forței majore, ci doar pe cele ale cazului fortuit, însă numai în cazurile în care, potrivit legii sau convenției părților, cazul fortuit este exonerator de răspundere”. În același sens, art. 1380 C. civ. prevede că „în cazurile prevăzute la art. 1.375, 1.376, 1.378 și 1.379 nu există obligație de reparare a prejudiciului, atunci când acesta este cauzat exclusiv de fapta victimei înseși ori a unui terț sau este urmarea unui caz de forță majoră”.

Observăm că fapta victimei sau a unui terț poate constitui un **caz de înlăturare a răspunderii civile delictuale**, persoanele nepuțând, de principiu, să răspundă pentru un rezultat vătămător pe care nu l-au provocat. Rațiunea reglementării se sprijină pe concepția subiectivă asupra răspunderii civile delictuale. Autorul trebuie să fi avut o minimă contribuție în lanțul causal pentru a putea fi obligat să repare un prejudiciu patrimonial sau nepatrimonial. În cazul răspunderii civile obiective, așa cum am arătat în capitolele anterioare, fapta victimei sau a terțului nu va produce efecte exoneratoare întotdeauna, excepțiile fiind enunțate la art. 1380 C. civ.

Făcând o paralelă cu dreptul penal, apreciem că, atunci când rezultatul este consecința directă a conduitei persoanei vătămate sau a unei alte persoane, vorbim, în realitate, despre **o lipsă a tipicității obiective**, fiind incident cazul de împiedicare a exercitării acțiunii penale prevăzut de art. 16 alin. (1) lit. b) teza I C. proc. pen. („fapta nu este prevăzută de legea penală”). Din structura laturii obiective a faptei **este viciat raportul de cauzalitate**. Pericolul este intim legat de persoana vătămată sau de un terț, putând consta în nepricepere, dezinteres față de normele legale, autosuficiență, o criză epileptică, neatenție, lipsă de diligență etc. Acest pericol este cel care conferă unei împrejurări de fapt o stare de risc, stare care

vulnerabilizează o valoare socială. Contribuția făptuitorului se limitează doar la materializarea stării de risc în rezultatul incriminat de lege. Nu se poate aprecia ca existând o legătură de cauzalitate între contribuția făptuitorului și rezultat, câtă vreme aceasta se suprapune peste o stare de risc pe care nu a creat-o și corespunde cu standardul de conduită acceptat de societate. Pentru făptuitor (impropriu folosit termenul, dar ajută la o mai bună delimitare față de victimă), fapta persoanei vătămate sau a terțului apare ca un risc normal al activității în care este angrenat. De exemplu, dacă victima se angajează într-o depășire, fără a se asigura că făptuitorul efectua deja această manevră, creează un risc substanțial de producere a unui accident rutier. Conducătorii auto se pot aștepta la astfel de comportamente nediligente din partea celorlalți participanți la traficul rutier (fie că vorbim despre alți șoferi sau despre pietoni). Prefigurarea unei posibilități viitoare, incertă sub aspectul conținutului și dimensiunii, ca un risc să afectez o situație de fapt nu înseamnă automat antrenarea răspunderii penale, întrucât s-ar crea un standard de diligență exagerat și imposibil de atins, ceea ce ar lipsi intervenția legii penale de orice fundament echitabil și rezonabil.

Lipsa legăturii de cauzalitate este reținută și în jurisprudență, stând la baza soluției de achitare. Se impune să precizăm că această opinie nu este îmbrățișată în unanimitate, având mai degrabă un caracter minoritar. După cum vom arăta, parte a jurisprudenței apreciază că intervenția victimei sau a terțului echivalează cu lipsa vinovăției făptuitorului sau cu cazul fortuit, opinii pe care nu le îmbrățișăm, pentru motivele ce vor fi expuse în continuare.

O sentință penală care vine în sprijinul tezei propuse cu privire la fapta victimei sau a terțului provine de la Curtea de Apel Galați^[1]. Ca situație de fapt s-a reținut că, la data de 22 martie 2012, în jurul orei 13:00, inculpatul a condus autoturismul pe drumurile publice, traficul fiind foarte intens. Acesta circula pe un drum cu două benzi și s-a încadrat cu autoturismul pe banda 2, pe banda 1 circulând un microbuz. Victima, în vârstă de 83 de ani, care se deplasa greoi, cu ajutorul unui baston, purtând ochelari și aparat auditiv, s-a angajat în traversarea străzii prin loc nepermis, trecând prin spatele micro-

[1] C.A. Galați, s. pen. și min., sent. pen. nr. 93 din 31 mai 2013, definitivă, www.sintact.ro.

buzului (ce se deplasa pe banda 1), după care a ajuns pe banda 2. În momentul în care victima a ajuns pe banda 2, în fața autoturismului condus de inculpat, acesta a încercat să o evite, a acționat sistemul de frânare și a încercat să vireze, însă nu a reușit să evite impactul. Victima a fost lovită cu partea frontală a autoturismului, fiind proiectată pe carosabil la o distanță de 20-30 cm de mașină, decedând în final. Ca aspecte relevante, trebuie reținut că în zona unde s-a produs accidentul erau amplasate indicatoare rutiere „limitare de viteză 60 km/h” și „oprirea interzisă”, neexistând o zonă prin care s-ar permite pietonilor o angajare în traversarea străzii (trecere de pietoni, semafoare).

Inculpatul a fost achitat sub aspectul săvârșirii infracțiunii de ucidere din culpă, reținându-se că nu s-a putut stabili, dincolo de orice îndoială rezonabilă, că între depășirea limitei de viteză de către inculpat și producerea accidentului a existat un raport de cauzalitate, câtă vreme din materialul probator administrat în cauză rezultă că, și dacă acesta ar fi circulat cu viteza regulamentară de 60 km/h, accidentul tot s-ar fi produs. Instanța a analizat încălcările dispozițiilor legale reținute în sarcina fiecărui participant și care dintre acestea are un corespondent direct în rezultatul produs, respectiv legătura de cauzalitate dintre culpa participanților și decesul victimei. Cercetând probele administrate în dosar, s-a reținut că inculpatul nu avea posibilitatea de a observa persoana vătămată la momentul inițial al pătrunderii pe carosabil, întrucât aceasta circula pe banda 2, iar pe banda 1 se afla un microbuz, ce a ocolit victima și i-a obturat vizibilitatea. Timpul de reacție a inculpatului a fost prea mic și permitea oprirea autoturismului de către acesta înainte de impact doar dacă ar fi circulat cu 31 km/h. Depășirea limitei legale de viteză nu a avut o contribuție determinantă în producerea rezultatului, apreciindu-se că starea de pericol nu era previzibilă pentru inculpat, deoarece în zonă nu existau indicatoare care să îl oblige la reducerea preventivă a vitezei, la sporirea atenției în raport de anumite pericole, neexistând nicio zonă ce permitea pietonilor să se angajeze în traversare.

Apreciem că raționamentul expus de instanță este unul corect și valorifică pe deplin instituția raportului de cauzalitate. Un aspect important care trebuie precizat este că se pleacă de la rezonabilitatea standardului de conduită atunci când se analizează în ce măsură acțiunile inculpatului și ale victimei înseși se suprapun

peste acesta. Nu orice încălcare a unei dispoziții legale atrage răspunderea penală a unei persoane. Încălcarea trebuie să aibă aptitudinea să influențeze rezultatul final. Instanțele trebuie să verifice dacă există o corespondență între conduita ilicită și urmare, de asemenea, încălcarea trebuie să aibă și un anumit grad de gravitate pentru a putea antrena răspunderea penală, adică un raport de proporționalitate. În speța analizată, inculpatul a circulat peste limita legală de viteză prevăzută pentru acel tronson de drum, respectiv peste 60 km/h. Prin expertiză s-a stabilit că inculpatul ar fi putut să evite accidentul doar dacă circula cu viteza de 31 km/h, deci jumătate din limita de viteză permisă. Este adevărat că art. 48 din O.U.G. nr. 195/2002 prevede obligația conducătorilor auto de a respecta limita de viteză și de a o adapta în funcție de condițiile de drum, însă aceasta nu poate fi analizată în abstract, ci doar prin raportare la particularitățile cauzei. Or, în speța dedusă judecătii nu exista vreo trecere de pietoni, nu exista vreun indicator care să anunțe o zonă în care se efectuau lucrări sau în care să existe alte pericole care să îl determine pe inculpat să sporească gradul de diligență în trafic.

Chiar dacă decesul victimei s-a produs ca urmare a coliziunii cu autoturismul condus de inculpat, apreciem că nu conduita rutieră a acestuia a reprezentat starea de pericol, ci neglijența victimei. Posibilitatea producerii accidentului rutier a fost influențată decisiv de persoana vătămată, care a traversat strada printr-un loc nepermis, traficul rutier fiind foarte aglomerat. Inculpatul nu poate răspunde penal doar pentru că, fiind forțat de împrejurări, s-a aflat în acea zi, pe acel drum, în apropierea persoanei vătămate. Acțiunea de conducere a inculpatului a reprezentat doar mijlocul material de producere a rezultatului, fiind, practic, o extensie a faptei victimei^[1].

^[1] Se impune a fi făcută o precizare. În ciuda faptului că instanța face referire la inexistența legăturii de cauzalitate și explică în ce măsură conduita fiecărei părți a avut sau nu influență în producerea rezultatului, în final concluzionează că inculpatul nu a săvârșit fapta cu forma de vinovăție prevăzută de lege. Apreciam că instanța face o confuzie între instituții, întrucât raportul de cauzalitate și vinovăția, ca element al infracțiunii, nu sunt absolut interdependente. Se poate reține o culpă în sarcina inculpatului (prin raportare la definiția dată de art. 16 C. pen.), de exemplu, că nu a respectat limita legală de viteză, dar, cu toate acestea, poate să nu existe raport de cauzalitate în măsura în

Un alt exemplu în care fapta exclusivă a victimei a condus la înlăturarea raportului de cauzalitate este reprezentat de o speță^[1] în care instanța de fond l-a condamnat pe inculpat sub aspectul săvârșirii infracțiunii de ucidere din culpă. În fapt, instanța a reținut că, la data de 10 septembrie 2013, în jurul orei 20:50, în timp ce martorul conducea regulamentar autoturismul pe DN 39E, în momentul în care a ajuns la km 0+600 m, a fost surprins de pătrunderea pe carosabil a atelajului condus de inculpat, acțiune de pătrundere pe drumul public inițiată și executată fără nicio măsură de asigurare. Ca urmare a virajului, victima a sărit de pe atelaj pe partea carosabilă și a fost acroșată de autoturismul condus de martor. Soluția a fost modificată de instanța de control judiciar, care, procedând la o nouă analiză a materialului probator, a constatat că nu există legătură de cauzalitate între acțiunea inculpatului de a face virajul spre stânga și decizia victimei de a sări din atelaj. Decesul victimei s-a datorat deciziei acesteia de a sări din atelajul condus de inculpat. Instanța de apel a apreciat că parchetul nu a reușit să demonstreze că pasagerii din căruța condusă de inculpat erau în real pericol, care să îi fi determinat să sară din atelaj. Persoana vătămată a sărit din căruță, generând accidentul, în condițiile în care nu s-a constatat un pericol iminent la persoana sa care să îi explice gestul.

Astfel, apreciem că soluția instanței de control judiciar este corectă, întrucât acțiunea inculpatului, chiar dacă a încălcat regulile de circulație pe drumurile publice în ceea ce privește pătrunderea pe un drum principal, nu a avut aptitudinea de a produce rezultatul final al decesului. Victima, pe fondul lipsei de experiență, având în vedere că avea 15 ani, și al sperieturii, a decis să sară din atelaj, acesta fiind pericolul care a vulnerabilizat valoarea socială fundamentală a vieții umane. Dacă, de exemplu, conducătorul auto circula peste limita legală de viteză, iar persoana vătămată, care este pasager, sare din autoturism de teamă și decedează, ar fi proporționat să apreciem că acțiunea inculpatului a condus la rezultatul final. Împrejurarea că starea de temere a fost generată de faptul că

care nu intervenția unui element exterior inculpatului deviază cursul acțiunii sale.

[1] Jud. Constanța, sent. pen. nr. 200 din 13 februarie 2020, definitivă prin dec. pen. nr. 396 din 10 iunie 2020 a C.A. Constanța, s. pen., min. și fam., www.sintact.ro.

inculpatul circula cu viteză nu este suficientă pentru a reține contribuția conducătorului auto la producerea decesului, pentru că nu are aptitudinea de a produce, *per se*, această urmare.

Lipsa raportului de cauzalitate a fost reținută și într-o altă speță^[1], în care ca situație de fapt s-a arătat că, în data de 21 august 2010, în jurul orei 21:40, inculpatul conducea autoturismul pe DN 1A, pe direcția de mers București-Ploiești, în condițiile unui carosabil neted și uscat, vizibilitate specifică pe timp de noapte. În momentul în care a ajuns la km 53+500 m, pe un sector de drum în aliniament, după ce din sens opus a trecut un autovehicul rămas neidentificat, a fost surprins de apariția pe partea carosabilă, respectiv pe sensul său de mers, a unui biciclist care se deplasa pe același sens de mers. Conducătorul auto a virat stânga, în încercarea de a evita impactul, însă a lovit bicicleta în roata din spate cu partea laterală dreaptă a autoturismului, iar biciclistul a decedat. Inculpatul a fost condamnat de către instanța de fond pentru săvârșirea infracțiunii de ucidere din culpă. S-a reținut că prin raportul de expertiză tehnică efectuată s-a stabilit că viteza de deplasare a autoturismului în momentul apariției pericolului de accident și în momentul impactului (având în vedere împrejurarea că expertul a apreciat că momentul producerii impactului coincide aproximativ cu momentul în care conducătorul auto percepe starea de pericol) a fost de aproximativ 95-97 km/h, iar accidentul putea fi evitat de conducătorul auto dacă circula cu o viteză de 57 km/h (inferioară limitei de viteză legal admisă pe sectorul de drum respectiv), dar adaptată la condițiile de vizibilitate nocturnă. Instanța de fond a apreciat că timpul scurt de reacție la apariția obstacolului pe carosabil este, în fapt, timpul de reacție pe care și l-a creat inculpatul prin neadaptarea vitezei la condițiile de trafic pe timp de noapte și acesta nu poate fi considerat caz fortuit care nu ar atrage răspunderea penală a inculpatului. În consecință, instanța de fond a apreciat că la producerea accidentului au concurat culpa inculpatului, care a încălcat prevederile art. 48 din O.U.G. nr. 195/2002, precum și culpa victimei, care a circulat fără a purta vesta reflectorizantă, cu un vehicul

[1] Jud. Ploiești, sent. pen. nr. 1239 din 15 aprilie 2014, definitivă prin dec. pen. nr. 39 din 15 ianuarie 2015 a C.A. Ploiești, s. pen., min. și fam., www.sintact.ro.

necorespunzător semnalizat, încălcând astfel prevederile art. 70 alin (3) din O.U.G. nr. 195/2002.

Nu putem îmbrățișa opinia instanței de fond, întrucât apreciem că standardul de diligență care i se pretinde inculpatului este unul disproportionat și inechitabil. În mod evident, orice activitate desfășurată pe drumurile publice prezintă riscuri. Obligația generală a conducătorilor auto de a avea o conduită rutieră precaută nu acoperă toate situațiile în care riscul se produce. Încălcarea ei trebuie să influențeze în mod decisiv urmarea, cu alte cuvinte, să fie cauza principală în lipsa căreia riscul nu s-ar fi materializat. În cauza dedusă judecătii, inculpatul ar fi trebuit să circule sub limita legală de viteză prevăzută pe acel tronson de drum pentru a putea evita biciclistul. În condițiile în care asfaltul era uscat, neted, iar condițiile meteo erau favorabile, nu exista, din punctul nostru de vedere, obligația ca acesta să conducă cu o viteză inferioară.

Acest raționament a fost reținut de către instanța de control judiciar, care, admitând calea de atac a apelului, a desființat hotărârea primei instanțe și a pronunțat o soluție de achitare. În considerente s-a arătat că nu s-a identificat regula de circulație pe care inculpatul ar fi nerespectat-o, ca între respectiva încălcare și moartea victimei să fie stabilit un raport direct de cauzalitate de natură a duce la stabilirea răspunderii lui penale. S-a reținut, în schimb, culpa exclusivă a victimei, în condițiile în care circula în afara benzii de siguranță, pe banda de circulație a autoturismului condus de inculpat, la o distanță de 1,20 m în interiorul părții carosabile calculată de la marcăjul marginal al benzii de circulație, pe timp de noapte, fără ca bicicleta să aibă vreo minimă dotare luminoasă, dar și fără să poarte vreun dispozitiv fluorescent-reflectorizant în sensul art. 70 alin. (3) din O.U.G. nr. 195/2002.

153. Așa cum am anticipat, unele soluții de achitare au fost întemeiate pe **lipsa vinovăției făptuitorului**, în condițiile art. 16 alin. (1) lit. b) teza a II-a C. proc. pen. („fapta nu a fost săvârșită cu vinovăția cerută de lege”)^[1]. Apreciam că instanțele de judecată

^[1] Jud. Năsăud, sent. pen. nr. 203 din 11 iulie 2018, definitivă prin dec. pen. nr. 456 din 17 aprilie 2019 a C.A. Cluj, s. pen. și min.; Jud. Bârlad, sent. pen. nr. 243 din 1 iulie 2019, definitivă prin dec. pen. nr. 206 din 27 martie 2020 a

trebuie **să cerceteze cu prioritate condițiile de ordin obiectiv** pentru ca fapta să constituie infracțiune, iar numai în măsura în care sunt îndeplinite, **analiza să continue cu poziția psihică a făptuitorului**. Această concluzie rezultă din modalitatea în care sunt enumerate trăsăturile infracțiunii la art. 15 C. pen. Corespondența dintre acțiunea sau inacțiunea propriu-zisă și *verbum regens* este prima trăsătură esențială a unei infracțiuni, urmată de vinovăție (ca element, nu trăsătură), antijuridicitate și imputabilitate. Dacă o faptă nu corespunde, sub aspect material, cu norma de incriminare, nu vor mai fi analizate celelalte condiții (trăsături). Această corespondență presupune nu doar o suprapunere a conduitei făptuitorului peste elementul material descris de legiuitor, ci trebuie verificate și cerințele legate de urmarea socialmente periculoasă, de raportul de cauzalitate și de situația premisă. După verificarea elementelor de ordin material, ce intră în alcătuirea laturii obiective, prezintă importanță modalitatea în care făptuitorul se plasează intelectual-volitiv față de urmările concrete.

Fapta exclusivă a victimei a mai fost **echivalată cu cazul fortuit**^[1]. Conform art. 31 C. pen., „nu este imputabilă fapta prevăzută de legea penală al cărei rezultat e consecința unei împrejurări care nu putea fi prevăzută”. Prin urmare, stabilirea imputabilității sau, după caz, a neimputabilității se raportează doar la o faptă prevăzută de legea penală, adică la o faptă care întrunește toate elementele tipicității obiective. Mai mult decât atât, cauza de neimputabilitate prevăzută de art. 31 C. pen. presupune că făptuitorul nu creează un pericol pentru împrejurarea de fapt. Pericolul este reprezentat de o cauză exterioară, care intervine în conduita sa și îi modifică parcursul. În schimb, în cazul raportului de cauzalitate, nu este exclus ca făptuitorul să genereze și el un risc (de exemplu, depășirea limitei legale de viteză sau neadaptarea vitezei), dar care să nu aibă aptitudinea să conducă la rezultatul final fără intervenția victimei sau a terțului.

C.A. Iași, s. pen. și min.; Jud. Oradea, sent. pen. nr. 683 din 21 mai 2015, definitivă prin dec. pen. nr. 6 din 6 ianuarie 2016 a C.A. Oradea, s. pen. și min., www.sintact.ro.

[1] Jud. Brașov, sent. pen. nr. 1156 din 13 iunie 2016, definitivă prin dec. pen. nr. 890 din 7 decembrie 2016 a C.A. Brașov, s. pen., www.sintact.ro.