

Perturbații cauzate de expertize tehnice auto

Prof. univ. dr. Tiberiu Constantin Medeanu
Facultatea de Drept și Științe Administrative
Universitatea de Vest Timișoara

Violation of the law committed by the drivers of a vehicle have alarmingly amplified, making it more and more difficult to identify the technical aspects that help establish criminal guilt. At the same time, the number of technical experts has decreased, and certain inquiries are to be viewed as privileging the party that has requested them, which becomes obvious especially when more inquiries have been demanded for the same act. Though such inquiries set up identical objectives, they reach different results on the essential aspects that help establish criminal guilt. Most of such deviations are to be found in cases that involve technical experts pursuing this profession on an occasional basis. An answers to this situation would be that of increasing the number of experts of the National Institute for Criminal Expertise, which would allow the conduction of such inquiries in an institutional framework.

Key words: *traffic collision, vehicle technical examination.*

Expertizele tehnice auto reprezintă o pondere importantă în ansamblul expertizelor, datorită multiplicării numărului accidentelor, a creșterii complexității acestora și a solicitării repetate a probelor științifice în toate fazele proceselor penale. Majoritatea expertizelor conțin, însă, concluzii contradictorii cu privire la aspectele esențiale, fiind necesară solicitarea unor completări sau chiar a altor expertize. Inițiativa solicitării expertizelor multiple aparține de cele mai multe ori părților, dar există și situații în care expertizele sunt dispuse din oficiu de către organele de urmărire penală sau de instanțe. Expertizele tehnice auto solicitate de părți sunt deseori favorabile celor care le solicită ori care suportă contravaloarea lor. Factorii de natură subiectivă sunt însoțiți sau asociați uneori cu erorile sau cu reaua credință, fiind însă dificil să se dovedească elementele constitutive ale unor infracțiuni.

Principalele deficiente au constat în stabilirea eronată a vitezei cu care circulau autovehiculele, a locului în care s-a produs impactul, a poziției pe care le aveau autovehiculele sau pietonii în momentul accidentului, posibilitatea observării pietonilor, corectitudinea unor manevre; posibilitatea evitării accidentului prin alte manevre etc. Obiectivele expertizei nu au fost formulate uneori explicit și complet, iar în alte cazuri s-au solicitat expertului aspecte excedentare constatărilor științifice, cum ar fi: indicarea dispozițiilor legale încălcate; stabilirea culpei în anumite proporții; stabilirea gradului de vinovăție etc.

Deficiențele sunt generate uneori de dispunerea greșită, de formularea incompletă a întrebărilor, de întrebările excesive, nesistematizate de de organul care le dispune sau de nerespectarea prevederilor procedurale.

Numărul experților tehnici auto s-a redus în ultima perioadă din cauza cerințelor severe impuse de noua metodologie de autorizare. Pe de altă parte s-a menținut constant numărul experților din cadrul Institutului Național de Expertize Criminalistice, astfel că se constată uneori mari întârzieri în finalizarea expertizelor.

Efectuarea necorespunzătoare a unor expertize, ori concluziile contradictorii din cadrul altora au determinat uneori soluții divergente ale instanțelor și organelor de urmărire penală. În alte situații au fost declanșate numeroase plângeri din partea celor care s-au considerat nedreptățiți, invocând concluziile unor expertize ca argument principal, deși nu se coroborau cu alte probe.

Dintre cauzele cu expertize contradictorii sunt exemplificate cazuri, în care s-a dispus trimiterea în judecată, dar au fost pronunțate achitări definitive în urma efectuării unor noi expertize în care au fost formulate concluzii contrare primelor expertize. O altă categorie o reprezintă cauzele în care au fost adoptate inițial soluții de neurmărire penala, dispunându-se ulterior trimiterea în judecata pe baza concluziilor ultimei expertize tehnice auto. Ultima categorie o reprezintă cauzele în care părțile vătămate sau urmașii victimelor au solicitat efectuarea a numeroase expertize tehnice auto și au formulat plângeri repetate la organele de urmărire penală și la instanțe, fiind stimulate în acest sens de concluziile eronate ale primelor expertize.

1. Din prima categorie poate fi exemplificat accidentul mortal de circulație cauzat de numitul T.C.R., cercetat pentru infracțiunea de ucidere din culpă comisă în 18 ianuarie 2005 prin accidentarea numitului P.C., în timp ce traversa o strada din municipiul Petroșani. Pietonul a fost lovit cu partea stânga-față a autoturismului, în timp ce traversa șoseaua dinspre partea dreaptă a acestuia. La cererea învinutului s-a dispus prima expertiză tehnică auto, care a concluzionat că accidentul s-a produs din cauza ambelor persoane implicate¹. În sarcina conducătorului auto s-a reținut faptul că putea observa pietonul de la distanță suficient de mare pentru a opri autovehiculul înainte de impact, având și posibilitatea de a vira spre stânga, concomitent cu frânarea.

Învinuitul a contestat rezultatul expertizei, astfel că a fost dispusă încă o expertiză tehnică în cadrul Laboratorului interjudețean de expertize criminalistice Cluj, care a concluzionat în același sens.²

Ca urmare, inculpatul a fost trimis în judecată pentru infracțiunea prevăzută de art. 178 alin. Cod penal.³

În instanță inculpatul a solicitat efectuarea altei expertize tehnice, motivând că în anterioarele expertize nu s-a răspuns la toate obiectivele solicitate de el⁴. În cererea

¹ Raportul de expertiza tehnica judiciara auto întocmita de expertul M. C.

² Laboratorul interjudețean de expertize criminalistice Cluj, raportul de expertiză criminalistică nr. 246 din 2 noiembrie 2005.

³ Parchetul de pe lângă Judecătoria Petroșani, rechizitoriul nr. 233/P/2005 din 8 decembrie 2005.

⁴ Judecătoria Petroșani, dos. nr. 9551/2006, încheierea din 7 februarie 2006.

de probațiune a invocat faptul că nu s-a răspuns la cele opt obiective solicitate de el, iar expertul a reformulat altfel obiectivele la care a răspuns. Cererea de efectuare a noii expertize a fost respinsă, cu motivarea că în cele două expertize s-a răspuns la toate întrebările, chiar dacă unele aspecte au fost analizate în mod grupat.

Instanța l-a condamnat pe inculpat la un an închisoare, reținând circumstanțele atenuante prevăzute de art. 174 și art. 76 lit. d, și dispunând suspendarea condiționată a executării pedepsei⁵.

Inculpatul a formulat apel pe motivul respingerii expertizei și a respingerii introducerii în cauză a societății de asigurare, deoarece asiguratorul a fost introdus în cauză numai la al treilea termen de judecată, deși învinuitul posedea asigurarea R.C.A.

Apelul inculpatului a fost admis numai pentru a se constata că S.C. Alianz Tiriac Asigurări S.A. sucursala Deva, are calitatea de asigurator în cauză⁶.

Curtea de Apel a admis recursul inculpatului, a casat sentința și a reținut cauza spre rejudecare, motivând, printre altele, necesitatea efectuării unui nou raport de expertiză, care să constate aspectele la fața locului, pe timp de noapte și în condiții de luminozitate similare cu cele din momentul producerii accidentului⁷.

Raportul de expertiză tehnică a fost întocmit de un singur expert, asistat de un expert asistent. S-a concluzionat că exista posibilitatea observării victimei de către învinuit numai în momentul intrării acestuia în banda sa de circulație, avându-se în vedere culoarea închisă a hainelor, panta șoselei și adaptabilitatea ochiului la trecerea de la lumină la întuneric. A precizat că la viteza de 43 km/h nu era posibilă evitarea impactului, iar virarea la stânga nu era indicată, întrucât în acea direcție se deplasa victima și autoturismul ar fi intrat pe contrasens. În consecință, virarea spre dreapta a fost singura manevră corespunzătoare efectuată de inculpat, căruia nu i-a fost reținută nici o culpă.

Luând în considerare numai concluziile acestei expertize, instanța de recurs l-a achitat pe inculpat⁸.

2. Din a doua categorie de probleme enunțate poate fi enumerat accidentul produs la data de 11 septembrie 2003 între un autotractor marca Renault și o autospecială marca Roman, care circulau în sens opus pe DN 66, în apropierea localității Bretea Streiului. La o curbă ușoară autovehiculele s-au acroșat cu părțile laterale stânga, iar autospeciala a intrat în derapaj și s-a răsturnat în șanțul din exteriorul curbei, pe direcția ei de mers. Conducătorul auto A.P. a decedat, iar soția sa A.T. a suferit leziuni corporale. Evenimentul rutier a survenit pe timp de ploaie și carosabil umed. Prima expertiză tehnică-auto a stabilit că numitul A.P. a circulat cu viteză excesivă, bazându-se în special pe declarațiile a doi martori dintr-un autoturism, care relatau că au fost depășiți de mașina respectivă înainte de intrarea în curbă. Expertul a concluzionat că

⁵ Judecătoria Petroșani, sent. pen. nr. 520 din 2 mai 2006.

⁶ Tribunalul Hunedoara, secția pen., decizia nr. 31 din 12 februarie 2007.

⁷ Curtea de Apel Alba Iulia, secția pen., dec. nr. 253 din 17 aprilie 2007.

⁸ Curtea de Apel Alba Iulia, secția pen., dec. nr. 515 din 4 septembrie 2007.

acestui îi revine întreaga responsabilitate, iar celalalt conducător auto nu a încălcat nici o normă de circulație. În consecință s-a dispus neînceperea urmăririi penale în cauza⁹.

Soția conducătorului auto decedat a formulat plângere împotriva rezoluției parchetului, invocând faptul că nu s-a admis efectuarea unei noi expertize, că primul expert a luat personal legătura cu doi martori, bazându-se numai pe susținerile acestora, deși erau contradictorii cu probele inițiale.

Din examinarea dosarului rezultă că martora oculară V. D., care circula în autoturismul Olcit, a declarat inițial că rula în spatele autocamionului marca Roman și nu poate da alte relații despre accident. Prima declarație a martorului ocular G. N., concubinul sus-numitei este similară. Nu au fost întrebați nici unul dacă au fost depășiți de autovehiculul respectiv cu puțin timp înainte de curbă, deși în referatul cu propunere de scoatere de sub urmărire penală se făcea referire la acest fapt, pe baza concluziilor expertului, cărora martorii se pare că i-au relatat acest aspect. Nici martora oculară M. T. T. nu făcea referire la acest fapt, deși se găsea în cabina autoturismului condus de D. C. și ar fi trebuit să observe eventuala depășire. Ea declara că autocamionul rula cu roata stângă-față pe marcajul dintre cele două benzi de circulație, dar că și autovehiculul TIR în care se găsea circula aproape de axa drumului. Martora A.T. declara că TIR-ul circula cu viteză mare, iar remorca acestuia era trecută peste axul drumului, pe banda lor de circulație.

Ordonanța prin care s-a dispus efectuarea expertizei tehnice era sumară, constând dintr-o singură frază, fără nici o referire la starea de fapt. Întrebările erau formulate necorespunzător, făcându-se referire și la stabilirea de către expert a persoanelor vinovate, deși acesta este un atribut al organelor de urmărire penală. Din această cauză, expertul a precizat că nu poate răspunde la întrebarea respectivă.

În cuprinsul expertizei se făcea referire la faptul că expertul a purtat discuții cu martorii V. D. și G.N., care susțin că au fost depășiți de autocamionul Roman în momentele premergătoare accidentului, deși la poliție nu au declarat acest aspect esențial. Ca urmare, martorii au fost audiați ulterior de procuror confirmând această stare de fapt. Un element neclar îl constituia faptul că urma de târare lăsată de autovehiculul marca Roman începea la distanța de 10 cm. de axul drumului, având lungimea de 3 – 7 m, iar urma de frânare a celuilalt autovehicul avea direcția oblică dinspre acel loc, unde mai erau pe șosea două urme de frecare respectiv o groapă și un șanț.

SC Brau Union România SA, la care era angajată victima, a formulat obiecții la raportul de expertiză, invocând faptul că expertul a purtat convorbiri cu cei doi martori, nu a luat în considerare declarația martorei A. T. E. și nu a examinat autovehiculele implicate în accident. În consecință în baza art. 278 C. p. p. s-a dispus admiterea plângerii S. C. „Brau Union România” S. A., infirmarea rezoluției Parchetului de pe lângă Judecătoria Hațeg, începerea urmăririi penale față de D. C., efectuarea unei noi expertize tehnice auto și reascultarea procedurală a martorilor.

⁹ Parchetul de pe lângă Judecătoria Hațeg, rezoluția nr. 505/P/2003.

Noua expertiză, efectuată în cadrul Laboratorului interjudețean de expertize criminalistice Cluj a concluzionat că vinovat de producerea accidentului este învinuitul D. C., întrucât a depășit marcajul longitudinal al șoselei.

Învinuitul a contestat aceste concluzii, astfel încât s-a dispus o nouă expertiză la Institutul Național de Expertize Criminalistice al Ministerului Justiției.

Aceasta expertiză a confirmat concluziile celei de a doua expertize, în sensul că accidentul s-a produs din cauza pătrunderii pe contrasens a părții posterioare a semiremorcii autotrenului. În consecință, după aproape doi ani de la comiterea accidentului s-a dispus trimiterea în judecata a învinuitului D. C.¹⁰

3. A treia situație enunțată este concludentă în cazul accidentului produs la data de 28 iulie 1999, în jurul orelor 17, când numitul D. G. conducea autoutilitara T.V. cu numărul de înmatriculare HD 03 KVV, pe D.N. 7, din direcția Orăștie spre Deva. Împreună cu acesta, în cabina autoutilitareii se afla martorul P. D., iar în partea din spate se aflau alte șase persoane.

Din sens contrar circula autocamionul TIR condus de cetățeanul bulgar M. V., producându-se accidentul după ce acesta a ieșit dintr-o curbă ușoară spre dreapta sensului său de mers. Acest autovehicul nu a fost avariat în partea frontală și pe distanță de câțiva metri în spatele cabinei, producându-se impactul cu autoutilitara prin zona de mijloc a părții laterale-stânga. Întrucât era echipat în modul specific transportului de autoturisme, traversele laterale au agățat partea din față a autoutilitareii, distrugând-o în întregime până la jumătate și secționând o parte din mâinile și picioarele conducătorului auto D. G.. Porțiunile laterale ale autoutilitareii au fost afectate în mică măsură, iar pasagerul P. D., care era în cabină, nu a suferit leziuni. Autoutilitara a rămas cu partea din față peste linia mediană a șoselei cu cca 1 m., iar fragmentele smulse din cabină se găseau cu preponderență pe sensul de mers al autovehiculului TIR. Inclusiv caseta de direcție și trunchiul cadavrului au rămas pe aceea parte a șoselei.

Cercetarea la fața locului și primele audieri au fost efectuate de ofițeri și subofițeri din cadrul Poliției municipiului Orăștie. Din primele informații, furnizate de persoanele care se găseau în autovehiculul condus de D. G. rezulta că accidentul s-a produs din culpa acestuia, întrucât toți martorii au resimțit șocul unei frânări puternice, urmată de deraparea sau balansarea mașinii, în momentele premergătoare impactului. Aceste efecte au fost resimțite de martorii G. D., B. M., K. I., F. E., F. T. și G. M., care se găseau pe banchetele din interiorul autovehiculului, unul dintre ei comentând în sensul că șoferul „face jaloane”. Martorii și-au menținut declarațiile și cu prilejul reaudierilor ulterioare, efectuate în prezența unuia din avocații soției victimei D.G. . Relatăriile lor se coroborau cu declarațiile numitului P. D., care se găsea pe bancheta din dreapta conducătorului auto. Acesta a relatat că D. G. a frânat brusc și a intrat în derapaj, în momentul în care autovehiculul ARO din fața lui a frânat pentru a intra într-o parcare. A încercat inițial să-l depășească și dându-și apoi seama că nu are spațiu suficient a încercat să revină pe banda sa de circulație. În a doua declarație sus-numitul precizează că autotractorul TIR circula regulamentar, pe banda corespunzătoare de circulație, iar în urma manevrelor efectuate de D. G. și-a dat seama că vor lovi mașina respectivă,

¹⁰ Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara, rechizitoriul nr. 516/P/2004, din 20 iulie 2005.

strigându-i conducătorului auto „ne lovim”. Martorul și-a menținut aspectele esențiale din declarație și cu prilejul audierii la Judecătoria Deva. Cu acest prilej a precizat că D.G. a fost dus în eroare de manevra de oprire a autoturismului ARO și a tras brusc de volan înspre stânga, pentru a evita partea din spate a acestuia, întrucât intrase numai pe jumătate în parcare. Tot atunci a acționat frâna de serviciu, producându-se imediat după aceea accidentul. În finalul declarației a precizat: „Ce știu sigur este că eu am văzut tirul circulând pe banda lui”.

Martorul B. V., care conducea autoturismul ARO, a fost audiat numai la reluarea cercetărilor și a confirmat faptul că a frânat brusc pentru a intra în parcare, fiind atent numai la manevra pe care o făcea, întrucât parcare era îngustă, fără să observe autoutilitara din spatele său, ori autotractorul TIR care circula din sens opus. A menționat că aceasta i-ar fi atras atenția dacă ar fi ieșit de pe banda regulamentară de circulație. Martorul respectiv a rămas la fața locului până la sosirea poliției, însă nu a fost audiat în prima fază a urmăririi penale, întrucât s-a apreciat că nu a văzut aspecte esențiale și că dinamica producerii accidentului este probată cu ceilalți martori. Dintre aceștia se remarcă R. C. și C. V., care precizează că se observau urmele lăsate de roțile din partea dreaptă a autotractorului TIR pe acostamentul șoselei, create când a încercat să evite accidentul.

Conducătorul autovehiculului TIR și un alt cetățean bulgar care se găsea în cabină, au declarat că autoutilitara TV a început să derapeze, intrând pe banda lor de mers, astfel încât a încercat să o evite, ieșind până la marginea din dreapta a șoselei, după care a observat în oglinda retrovizoare că a fost lovit în partea laterală și a frânat. Declarațiile celor doi cetățeni bulgari erau confirmate de faptul că autovehiculul TIR nu are nici o avarie în partea frontală, începând prima urmă de acroșare în dreptul roții din spate a autotrenului. În procesul-verbal și în schița de la fața locului se preciza că urmele de frânare a autovehiculului TIR încep la distanța de un metru de axul șoselei și se termină la distanța de doi metri de acesta, având lungimea totală de 27 metri. Pe schiță este marcat faptul că roțile din dreapta au ieșit în afara asfaltului, pe acostament, în ultima porțiune a frânării. În fotografia nr. 2 de la pg. 24 se observa că majoritatea cioburilor de la parbriz și celelalte urme sunt pe sensul de mers al autotractorului cu șa.

Din declarațiile tuturor martorilor rezulta că în momentul producerii accidentului ploua, iar șoseaua era în coborâre pe direcția de mers a autovehiculului condus de D.G. , fapt ce putea favoriza deraparea, în corelație cu vechimea de 20 ani pe care o avea acest autovehicul. Procesul-verbal de verificare tehnică a stabilit că anvelopa stânga-față avea uzură de 70 %, iar cea din partea stângă-spate avea uzură de 50 %, fiind cu uzură semnificativă și anvelopele de pe partea dreaptă. Nu se putea constata dacă s-a produs sau nu o explozie la anvelopa din partea stânga-față, întrucât aceasta era puternic avariata după accident. Nu s-a putut stabili nici situația sistemului de direcție, întrucât era distrus în întregime.

Dimpotrivă, în procesul-verbal de verificare tehnică și în raportul de inspecție tehnică, s-a stabilit că autovehiculul TIR, marca Mercedes, avea vechime de numai 3 ani și uzură de numai 5 % la sistemul de rulare, fără să aibă nici o defecțiune.

Conformația șoselei nu favoriza tăierea curbei de către autovehiculul TIR, întrucât exista o ușoară curbă la dreapta pe sensul său de mers, cu vizibilitate la mare

distanță, astfel că era normal să se deplaseze pe partea dreaptă a benzii sale, iar accidentul s-a produs după ieșirea din curbă.

Întrucât majoritatea probelor duceau la concluzia că accidentul s-a produs din cauza manevrelor imprudente efectuate de D.G., Serviciul cercetări penale din cadrul I. P. J. Hunedoara a întocmit referat cu propunerea de scoatere de sub urmărire penală a învinuitului M. V. Soluția a fost dată în același sens de Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara.

Expertiza tehnică efectuată la solicitarea petentei, de către expertul M. T., din alt județ, conține concluzii care nu sunt fundamentate pe probele administrate în cauză și pe elemente obiective. Expertul concluzionează că partea din spate a autotractorului TIR a intrat pe sensul opus de mers. Acest aspect nu este plauzibil, întrucât curba nu era accentuată și era orientată spre partea dreaptă, astfel că roțile din spate se deplasau înspre interiorul arcului de cerc și nu spre exteriorul acestuia. Chiar dacă ar fi avut viteza de 110 km/h., cât susținea petenta, formația curbei și calitatea șoselei nu fac plauzibilă această „alunecare laterală” a părții din spate a autovehiculului, care era de tonaj foarte mare, încărcat și cu o stare tehnică foarte bună. Pe de altă parte autovehiculul are lungime mare, este conceput pentru a circula cu viteze considerabile și nu este prevăzut cu remorcă propriu-zisă, având caroseria mono-bloc, în modul specific autotractorului cu șa.

Organele de urmărire penală au ajuns la concluzia că expertiza întocmită de acest expert este neconcludentă, întrucât la insistențele soției victimei și a avocatului acesteia, a fost investit un expert propus de ea, care nu figura în evidențele Biroului de expertize tehnice al județului în care s-a produs accidentul, putând avea numai calitatea de expert-asistent al părții, pe lângă un alt eventual expert. Aceasta a refuzat însă efectuarea expertizei conform metodologiei, de un expert numit dintre trei experți oficiali sau de către Laboratorul interjudețean de expertize criminalistice Cluj-Napoca, fiind consemnate aceste aspecte în procesul-verbal din 15 martie 2000.

Expertul, numit la insistențele soției victimei, a ignorat declarațiile tuturor martorilor, deși marea majoritate a acestora se găseau în mașina victimei și nu aveau interes să-l învinovățească. La calcularea vitezei nu a ținut seama de declarațiile martorilor B. M. și K. I., din care rezultă că autotractorul TIR era oprit la capătul urmelor de frânare, cu roțile din dreapta pe acostament, fiind deplasat după începerea cercetării cu cca. 20 m. mai în față, probabil din teama de a nu se surpa acostamentul. A apreciat, fără argumentare plauzibilă, că urma de 27 metri a fost creată de roțile din dreapta autotrenului, iar cele din stânga ar fi depășit cu mult axul drumului. La această concluzie a ajuns prin modul greșit de calcul a lățimii șoselei, revenind asupra acestei greșeli și a altora într-o completare la expertiză, intitulată „Erată”. Nu a luat în considerare comunicarea Secției de drumuri naționale, în sensul că șoseaua a fost modernizată, iar acostamentul este consolidat până în zona marginală. În pofida acestor erori expertul a apreciat că în urma frânării, autoutilitara TV s-a dezechilibrat și a intrat tangențial cu partea stângă față în partea laterală stângă a autotrenului. Această concluzie a expertului duce la stabilirea culpei lui D.G., venind în contradicție cu alte aprecieri ale sale. Nu a avut în vedere faptul că la viteza mai mică de 40 km/h, pe care apreciază că ar

fi avut-o în acel moment autoutilitara, nu trebuia să se dezechilibreze dacă ar fi avut sisteme corespunzătoare de direcție și rulare, inclusiv cauciucuri cu uzură acceptabilă.

Expertul nu a ținut seama nici de faptul că D. G a fost surprins de frânarea autoturismului ARO, întrucât circula foarte aproape de el, nu a prevăzut că acesta va intra în parcare și a încercat să-l depășească cu puțin timp înainte. Această manevră a fost dificilă din cauza carosabilului umed, a gradului avansat de uzură al cauciucurilor de pe partea dreaptă și a posibilității de a nu fi avut frânele eficiente sau reglate uniform.

După preluarea dosarului de către Inspectoratul de Poliție al județului Hunedoara, au fost reaudiați toți martorii, inclusiv polițiștii care au efectuat cercetarea. A fost depusă ciorna schiței și fotografiile alb-negru realizate de poliție, din care nu rezultă aspecte contrare celor inițiale. S-a motivat că acestea nu au fost incluse inițial în planșă, întrucât s-a considerat că sunt suficiente fotografiile celor de calitate mult mai bună, realizate de fotograful profesionist R. C., deoarece Poliția Orăștie nu dispunea de materiale color și de tehnica de prelucrare a acestor poze. Unul din ofițeri a declarat că nu s-a considerat necesară ridicarea diagramei tahograf, întrucât nu au existat elemente care să ducă la concluzia că autotractorul Mercedes a circulat cu viteză mare

La cercetarea accidentului au participat ofițeri de la mai multe formațiuni, iar dintr-o altă declarație rezultă că a fost ridicată ulterior diagrama, însă s-a restituit conducătorului auto, împreună cu celelalte documente, apreciindu-se că nu este necesară. În partea finală a cercetărilor s-a obținut o copie a diagramei respective, însă expertul a motivat că nu o poate lua în considerare.

Ca urmare s-a dispus scoaterea de sub urmărire penală a învinuitului M. V. pentru infracțiunea de ucidere din culpă prevăzută de art. 178 alin. 2 C. p. ¹¹.

Petenta a formulat plângere împotriva rezoluției, solicitând o nouă expertiză tehnică, realizată de o comisie formată din 3 experți, care se ia în considerare toate obiectivele cuprinse în expertizele anterioare și obiecțiunile formulate cu privire la acestea. Se mai solicita depunerea la dosar a tuturor fotografiilor și a filmului alb-negru realizat de Poliția Orăștie, reconstituirea în prezența învinuitului, a tuturor martorilor din mașină, a expertului M.T. și a locotenentului Ș.C. . În final mai solicita audierea a trei martori. Se susținea că accidentul s-a produs pe banda pe care rula autoutilitara condusă de soțul ei D.G. , din cauza faptului că autotrenul TIR circula cu cca 110 km/h, iar remorca a derapat și a intrat pe banda respectivă pe o porțiune de cca. 0,50 m.

Soluția de scoatere de sub urmărire penală a fost contestată în mod repetat de soția victimei la toate forurile ierarhice, inclusiv la Judecătoria Deva, însă i-a fost respinsă plângerea. Tribunalul Hunedoara i-a admis ultima plângere, cu prilejul judecării recursului, fără să motiveze existența unor elemente de vinovăție, indicându-se doar efectuarea altei expertize tehnice.

Martorii asistenți care au participat la efectuarea cercetării la fața locului, R. C. și C. V., confirmă faptul că urma de rulare de pe acostament era proaspătă, observându-se clar cum a fost împrăștiat pământ și vegetație până pe carosabil, iar urma de frânare imprimată pe carosabil a fost marcată cu cretă de organele de poliție și aparținea roților din stânga ale autotrenului și nu celor din dreapta așa cum afirmă expertul.

¹¹ Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara, rezoluția nr. 490/P/2003 din data de 18.02.2005.

Împotriva ultimei soluții de scoatere de sub urmărire penală s-a formulat din nou plângere la Judecătoria Deva, în conformitate cu prevederile art. 278¹ C. p. p.

Judecătoria a considerat că îi revine competența Tribunalului Hunedoara, întrucât soluția contestată a fost dată de parchetul corespunzător acestei instanțe¹².

Tribunalul a declanșat conflict negativ de competență, motivând că aparținerea Judecătoriei, întrucât aceasta era competentă să judece în fond infracțiunea de ucidere din culpa¹³. Curtea de Apel a decis că argumentul este fundamentat și a stabilit competența de soluționare a plângerii în favoarea Judecătoriei Deva¹⁴.

La Judecătoria Deva au fost reaudiați cei trei martori propuși de petentă, care au declarat că își mențin declarațiile din faza de urmărire penală. Martorul H. G., după ce a dat o declarație olografă ce a fost depusă la dosar, a fost și el audiat de instanță, declarând că a ajuns la locul accidentului după producerea acestuia.

Ca urmare a ultimei plângeri a petentei, în baza art. 278¹ C. p. p., instanța a dispus restituirea cauzei. Ca urmare, Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara a dispus efectuarea unei alte expertize tehnice auto la nivelul Institutului Național de Expertize Criminalistice București. Ultima expertiză dispusă către INEC București a cuprins 13 obiective, dintre care șapte erau formulate de petenta, iar șase de parchet. În urma efectuării acestora s-au concluzionat următoarele:

- dinamica producerii accidentului s-a datorat frânării autoutilitare pentru a nu lovi ARO din fața sa; din cauza carosabilului umed, aceasta a intrat în derapare, pătrunzând pe contrasens moment în care, din sens opus se apropia TIR-ul condus de M. V., care deși a încercat să evite accidentul printr-o manevră de ocolire către dreapta, a intrat în impact la nivelul părții frontale a autoutilitareii cu partea laterală stânga a semiremorcii;

- vitezele de circulație a celor două autovehicule implicate în accident s-au apreciat pentru autoutilitară la 40 km/h și o valoare probabilă pentru TIR de 86 km/h.; evenimentul rutier a fost simulat și cu un program PC pentru a analiza cele două variante, valorile vitezelor obținute fiind situate în jurul valorii de 110 km/h pentru TIR și 50 km/h pentru autoutilitară;

- diagrama tahograf, ce se află în copie xerox la dosar, nu poate fi reținută ca probă certă;

- urmele de frânare în lungime de 27 m. au fost create de roțile din partea stângă a TIR – ului;

- urmele constatate pe acostament au fost imprimate de roțile dreapta ale TIR – ului;

- nu este exclusă posibilitatea acroșării utilitarei de către remorcă, dar această posibilitate nu este susținută de probele din dosar;

- nu se constată elemente de natură să susțină deraparea semiremorcii, urmată de acroșarea autoutilitareii prin pătrunderea pe contrasens;

¹² Judecătoria Deva, sent. pen. nr. 1841/2001.

¹³ Tribunalul Hunedoara, secț. pen., sent. pen. nr. 411 din 27 decembrie 2001.

¹⁴ Curtea de Apel Alba Iulia, secț. pen., decizia pen. nr. 85 din 21 februarie 2002

- nu există probe obiective din care să rezulte o eventuală pătrundere pe sensul opus a TIR-ului,

- în ipoteza în care TIR-ul ar fi circulat pe contrasens nu era obligatorie acroșarea autoturismului ARO care pătrundea în parcare;

- nu se justifica efectuarea unor manevre de evitare, extreme de către D. G., de natură să ducă la pierderea controlului asupra direcției de deplasare a autoutilitareii;

- în momentul coliziunii autoutilitara se afla în derapare;

- locul impactului s-a situat pe sensul de mers Deva–Orăștie, pe care circula autotractorul cu șa;

- accidentul nu putea fi evitat de cei doi conducători auto, însă D. G. putea preveni producerea lui dacă adapta regimul de deplasare corespunzător stării carosabilului, păstrând o distanță de siguranță corespunzătoare față de autovehiculul din față sa;

- accidentul s-a produs ca urmare a pătrunderii pe contrasens a autoutilitareii condusă de D. G., aflată în derapaj.

Numita D. M. a solicitat efectuarea suplimentului de expertiză, formulând în acest sens opt întrebări. De asemenea susnumita a solicitat, ca la efectuarea suplimentului de expertiză să participe în calitate de expert recomandat numitul T. C. Institutul Național de Expertize Criminalistice București a comunicat că acesta nu figurează în tabelul nominal cu experții criminaliști autorizați. Numita D. M. a solicitat să fie numit în calitate de expert asistent numitul L. V., care a participat la efectuarea suplimentului de expertiză criminalistică în calitate de expert criminalist recomandat de parte.

În urma efectuării suplimentului de expertiză s-a concluzionat că anterior producerii accidentului, autotrenul TIR, condus de cetățeanul bulgar, nu a depășit linia mediană a carosabilului și corespunzător probelor administrate, autoutilitara TV a pătruns pe contrasens, în cadrul acțiunii de evitare a coliziunii cu partea din spate stânga a autoturismului ARO, aceasta fiind starea de pericol ce a impus inițierea manevrelor respective de către victimă. Această concluzie este coroborată cu probatoriul testimonial administrat în cauză, și în special cu declarațiile martorilor P. D. și K. I., care au avut posibilitatea să urmărească în totalitate succesiunea evenimentelor, au reținut generarea unor stări de pericol în momentul frânării autoturismului ARO, care i-a impus lui D. G. inițierea unei manevre de ocolire către stânga, combinată cu frânarea. În urma derapării, autoutilitara a intrat în poziție oblică pe contrasens, explicându-se în acest fel avariile foarte grave la colțul stâng față, fără a fi afectată partea laterală stânga.

La data de 22 decembrie 2004, procurorul din cadrul Parchetului de pe lângă Tribunalul Hunedoara a procedat la audierea în calitate de martor a numitului C. T., persoană care s-a aflat în autoutilitara condusă de D. G. Din declarația martorului rezultă că în momentul în care a urcat în autoutilitară a observat că în spate mai erau încă 5 – 6 persoane, iar în față, respectiv în cabină se afla D. G. și încă un bărbat pe care nu-l cunoștea. C. T. a declarat că nu poate preciza cu ce viteză se deplasa autoutilitara și arată că a simțit la un moment dat că șoferul a pus frână și atunci a aruncat o privire în față, observând oblonul unui autoturism ARO, însă nu poate preciza dacă acest autovehicul era în staționare sau se deplasa foarte încet. Imediat după aceea martorul a

simțit o bubuitură puternică dinspre fața autoutilitareii, a închis ochi și a strâns de scaun, crezând că vor veni autoturisme din spate care-i vor lovi. În momentul în care a deschis ochii a văzut că era așezat peste persoanele din autoutilitară, care se mișcase cu 45 grade și întrucât ușile din spate se deschiseseră a coborât și de asemenea a ajutat o femeie să coboare din autoutilitară. Martorul mai arată că l-a întrebat pe martorul G. D. despre conducătorul auto și acesta i-a răspuns „Ghiță e mort”. Când a auzit acest lucru martorul s-a uitat și a văzut cadavrul lui D. G. pe șosea, însă din cauza spaimei nu poate preciza unde era trupul șoferului. Martorul C. T. a mai relatat că nu poate preciza dacă în momentul în care numitul D. G. a frânat ar fi virat la stânga, arătând că el doar a simțit că a frânat și nu știe ce a făcut acesta după frânare. A mai declarat că a plecat de la locul accidentului înainte de sosirea organelor de poliție, întrucât se grăbea.

Partea civilă D. M. a formulat noi plângeri la Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara și la I. P. J. Hunedoara, după redeschiderea cauzei, cereri care au fost examinate și soluționate de către Primul procuror al Parchetului de pe lângă Tribunalul Hunedoara¹⁵.

La data de 2 decembrie 2005, soția victimei a depus obiecțiuni la expertizele criminalistice efectuate de Institutul Național de Expertize Criminalistice București, solicitând să fie examinate de o comisie de experți din care să nu facă parte cei doi experți criminaliști care au efectuat lucrările anterioare. De fapt, obiecțiunile depuse de partea civilă se refereau la faptul că expertul G. B., care a efectuat raportul de expertiză criminalistică, ar fi contrazis concluziile din raportul de expertiză întocmit de M. T., care îi erau favorabile ei. Practic, partea civilă solicita explicații cu privire la neconcordanțele dintre primul raport de expertiză (care îi era favorabil) și rapoartele de expertiză ulterioare, fără să solicite în fapt noi obiective, motiv pentru care s-a apreciat că nu se impunea efectuarea unei alte expertize. S-a mai decis că nu se impune reaudierea învinutului M. V., cetățean bulgar și a martorilor H.G., G. M., G. D. și P. D., care nu pot fi supuși nici probei cu detectorul de minciuni, întrucât ar trebui să fie de acord cu supunerea la această probă, care de altfel nu este luată în considerare de Codul de procedură penală. S-a mai motivat că martorul H. D. a fost audiat de Tribunalul Hunedoara pe parcursul soluționării plângerii contra primei soluții de scoatere de sub urmărire penală și declară că a ajuns la locul accidentului după ce s-a produs, când circulația era oprită, fiind a patra mașină care a staționat pe sensul de mers Deva-Orăștie, pe care se deplasase autotractorul cu șa. Acest martor declară că remorca depășea cu cca 20-50 cm linia continuă ce despărțea cele două benzi, dar acest aspect nu se corobora cu nici o altă probă.

Pe baza tuturor probelor s-a dat din nou soluție de scoatere de sub urmărire penală¹⁶ și s-a dispus respingerea plângerii formulate de D. M. împotriva rezoluției Parchetului de pe lângă Tribunalul Hunedoara¹⁷.

¹⁵ Ordonanța nr. 415/II/2/2004.

¹⁶ Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara, rezoluția 490/P/2003 din 18 februarie 2005.

¹⁷ Parchetul de pe lângă Tribunalul Hunedoara, rezoluția nr. 275/II/2/2005.

Și aceasta soluție a fost atacată la instanță¹⁸, declarând apoi recurs împotriva sentinței de respingere a plângerii. După șapte ani de la producerea accidentului tribunalul i-a respins recursul, menținând soluția de scoatere de sub urmărire penală¹⁹.

Pe parcursul urmăririi penale și la fiecare instanță soția persoanei decedate a avut angajați mai mulți avocați, deși avea situație materială precară și mai mulți copii minori.

Spețele prezentate demonstrează dificultatea și relativitatea administrării probelor în unele cauze referitoare la accidente rutiere, fiind incluse în această categorie numeroase expertize tehnice auto. Aspectele divergente ale probațiunii generează efecte negative cu privire la celeritatea procesului, latura penală și latura civilă a cauzei.

Cele mai mari divagații se constată în cazul experților tehnici ocazionali, fapt pentru care ar fi indicată suplimentarea numărului experților din Institutul Național de Expertize Criminalistice, pentru a se efectua majoritatea expertizelor în cadru instituționalizat.

¹⁸ Judecătoria Deva, dosar nr. 2423/2005.

¹⁹ Tribunalul Hunedoara, dos. nr. 2423/2005