

# ACCIDENTELE ÎN TRAFICUL RUTIER ȘI ELUCIDAREA LEGĂTURII DE CAUZALITATE CE ȚINE DE FACTORUL UMAN

**Autori:** conf. univ., dr. Vasile ONCEANU, conf. univ., dr. Dumitru NOVOROJDIN

Universitatea Agrară de Stat din Moldova

**Abstract:** *Factorul uman în sistemul conducător autovehicul drum-mediului influențează în mod hotărâtor fiabilitatea sistemului și respectiv siguranța traficului rutier. Din aceste motive proprietățile individuale și psihofiziologice ale conducătorului de autovehicul trebuie să corespundă cerințelor acestei activități. Producerea frecventă a accidentelor din cauza factorului uman impune efectuarea expertizei psihofiziologice a acestuia, în baza căreia pot fi determinate premisele, legătura de cauzalitate și mecanismul de producere a acestora.*

**Cuvinte cheie:** *legitatea psihologică, legătură de cauzalitate, expertiză psihofiziologică, aptitudini fizice și mentale, proprietăți individuale.*

## Introducere

Statistica elocvent relevă că în producerea accidentelor din traficul rutier (ATR) sunt motive atât de ordin obiectiv cât și subiectiv. Motive obiective pot fi considerate neajunsurile în planificarea străzilor și drumurilor, necorelarea parametrilor geometrici și tehnici în ceea ce ține de: raza curbei în planul traseului; valoarea unghiului de viraj în curbă; viteza reglementată de deplasare; starea suprafeței îmbrăcăminte și rugozitatea acesteia, neiluminarea satisfăcătoare a drumurilor, precum și, frecvent întâlnit, amenajarea și semnalizarea necorespunzătoare etc.

Totodată, motivele subiective care țin de nerespectarea normelor de siguranță de către participanții la trafic, adică nerespectarea regulilor siguranței de deplasare și de exploatare a vehiculelor, au o pondere decisivă. Conform statisticii, aproximativ 60% din accidente au loc din cauza factorului uman, iar în diferite îmbinări ale acestuia cu celelalte

elemente ale sistemului Conducător autovehicul drum-mediu (CADM), acesta este cauza ATR în măsură de 93 %, figura 1<sup>1</sup>.

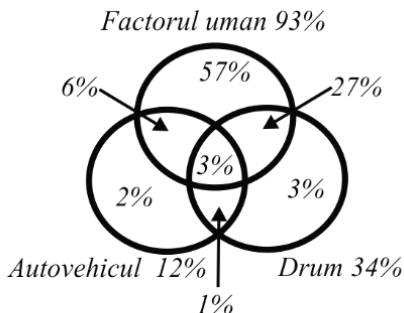


Fig.1 Coraportul de îmbinare a factorilor de risc și rolul acestora în producerea ATR

traficului rutier este condiționată și determinată de un ansamblu de dependențe, caracteristici, particularități și stări, supuse unui șir de legități psihologice.

Se poate cu certitudine considera că, ridicarea nivelului de siguranță a traficului rutier (STR) este o problemă ce ține, în general, de climatul social-politic, nivelul de cultură în societate, disciplina și obiceiurile de comportament pe drumurile publice. Totodată, urmare a implicării în masă în acest proces a membrilor societății, activitatea privind ridicarea nivelului de STR devine un proces de consolidare a disciplinei generale în societate, asimilare de către toată populația (participanții la trafic) a normelor de conduită civilizată, conforme unui nivel actual de dezvoltare a culturii de drept.

### 1. Factorul uman și influența acestuia asupra siguranței traficului rutier

Conducătorul de vehicul trebuie considerat că este factorul principal în sistemul CADM. Dar, conform celor menționate mai sus, acesta este cel mai nefiabil element al sistemului în cauză.

<sup>1</sup>Raport Ministerul German al transporturilor, 2002

Erorile conducătorului sunt rezultatele acțiunilor incorecte sau acțiunilor care nu și-au atins scopul propus. Acțiunile, funcție de proprietățile psihofiziologice ale conducătorului, pot fi efectuate cu avans (înainte de timp) sau cu întârziere ori acestea, cu precădere, lipsesc în cazul conducerii vehiculului în condiții de trafic în care situațiile rutiere se modifică rapid, precum și, mai cu seamă, în situațiile critice.

În același timp, erorile comise de conducători sunt condiționate de diverși factori care influențează negativ procesul de conducere a vehiculului, printre care pot fi menționați: starea rea a drumurilor; organizarea neadecvată a traficului; necorespunderea vehiculului cerințelor tehnice; condiții meteo-climaterice dificile; vizibilitate limitată; fluxuri de transport dense și, nu în ultimul rând ca factor subiectiv, nerespectarea regimurilor de viteze.

Din practică este cunoscut că, în cazul deplasării în fluxul de transport cu intensitate mică și viteze reduse, conducătorului, pentru a garanta siguranța de deplasare, îi este suficient să cunoască regulile de comportament, vehiculul să-i fie în stare tehnică bună și să se conformeze situațiilor rutiere. În cazul în care intensitatea traficului crește, acțiunile conducătorului tot mai mult devin dependente de comportamentul altor participanți la trafic.

Conducerea vehiculului este condiționată de o multitudine de dificultăți, deoarece acțiunile conducătorului, în timpul deplasării, practic, reprezintă reacțiile de răspuns la diversele situații de trafic iscate inopinat, câteodată absolut imprevizibil. Imprevizibilitatea situațiilor de trafic impune conducătorului treceri rapide, pe nepregătite, de la o acțiune la alta. Această imprevizibilitate provoacă tensionări și încordări accentuate ale sistemului nervos, care deseori conduc la comiterea erorilor în acțiunile conducătorului, ca urmare la ce au loc accidentele în traficul rutier.

Prin urmare, în condiții actuale de trafic, pentru a se garanta STR conducătorii de vehicule trebuie să corespundă unor Norme minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea autovehiculului în siguranță, deci aceștia trebuie supuși testului psihofiziologic.

Evidența proprietăților psihice ale conducătorului urmare a diagnosticării particularităților psihofiziologice, are drept scop ridicarea fiabilității acestuia.

## **2. Examinarea psihofiziologică a conducătorilor de vehicule după accident**

Din punct de vedere ”fizic”, funcționarea sistemului CADM, reprezintă un proces de modificare continuă a diferitor situații rutiere, care sunt caracterizate de parametrii concreți de timp și spațiu. Din punct de vedere juridic adică, din punctul de vedere al probei, același proces de funcționare al sistemului CADM, reprezintă modificarea situațiilor ce trebuie evidențiate. Aceste situații formează lanțul unic de cauză și efect, necesare pentru soluționarea tuturor problemelor, adică sunt determinate de subiectul probei din procesul judiciar.

Temeiul de efectuate a expertizei psihofiziologice a conducătorului în cazul procesului penal legat de ATR, rezidă în dubiul anchetatorului ce ține de corespunderea proprietăților psihofiziologice ale conducătorului condițiilor în care s-a produs ATR. Aceste date se pot referi la particularitățile situației și condițiile concrete de acțiune a conducătorului înainte de accident, precum și în momentul producerii acestuia, la proprietățile individuale de percepere și reacție ale conducătorului.

Astfel, situația rutieră reprezintă ansamblul de evenimente ce evoluează în trafic, condiționate de interacțiunea conducătorului cu alți participanți la trafic în limite determinate de spațiu și timp și se caracterizează printr-o corelare specifică a factorilor: intensitatea și densitatea traficului, particularitățile de orientare vizuală, condițiile de percepere a unor sau altor obiecte din zona precedentă și cea a ATR, precum și a altor factori, care se modifică în fiecare fracțiune de timp. Conform Regulamentului, situația rutieră cuprinde totalitatea factorilor ce caracterizează condițiile rutiere, existența obstacolelor pe sectoarele drumului, intensitatea și nivelul de organizare a traficului rutier, de care trebuie să țină cont fiecare conducător la determinarea vitezei, benzii de circulație și a modalității de conducere a vehiculului.

Conducătorul, la rândul său, posedă un șir de particularități atât dinamice (atenția, timpul de reacție, capacitatea de muncă, gradul de oboseală etc.), cât și cele ce țin de stabilitatea emoțională (caracterul, temperamentul, tipul sistemului nervos etc.). Frecvent, ATR sunt comise de conducători cu grad înalt de fiabilitate care din diferite motive comit erori, periclitând prin aceasta funcționarea sistemului CADM și care, cu certitudine, sunt pe seama proprietăților psihofiziologice ale lor.

Elucidând cauzele ATR, pot apărea îndoieli referitor la particularitățile situației rutiere concrete, care suplimentar poate fi complicată de factori obiectivi (deficitul de timp pentru prelucrarea informației și luarea deciziei, prezența factorilor de distragere a atenției sau emoționali etc.) sau de factori cu caracter subiectiv (stare psihico-nervoasă încordată), care depășesc cu mult posibilitățile reale ale conducătorului și fac imposibilă îndeplinirea deplină a obligațiilor sale.

Aceasta, în primul rând, se referă la ATR în condiții dificile de deplasare: pe timp de noapte în cazul iluminării insuficiente a drumului, în cazul orbirii, vizibilității reduse (în perioada amurgului, zorilor, în condiții de ceață, ploaie etc.), condiții care creează îndoieli în privința faptului dacă conducătorul a avut posibilități să observe obstacolul, distinge forma și determina deplasarea acestuia, precum și posibilități de a reacționa la obiectul ce prezintă pericol pentru deplasarea sa.

Expertiza psihofiziologică a conducătorului vehiculului, pe seama căruia s-a produs ATR, de regulă, se execută ulterior celei auto-tehnice și doar în cazul în care expertul auto-tehnic a concluzionat că conducătorul în cauză a avut posibilități tehnice de prevenire a ATR.

Obiectul expertizei rezidă în datele reale privind:

- condițiile activității conducătorului pre accident și în momentul producerii acestuia;
- particularitățile individuale privind perceperea vizuală și reacția conducătorului;
- particularitățile activității profesionale a conducătorului în ansamblu ce au referință la ATR;
- împrejurările cu caracter psihologic, care puteau contribui la producerea ATR

### **3. Semnificația expertizei în procesul de examinare și preîntâmpinare a ATR**

Conform datelor statistice și practicii de examinare a accidentelor, problemele ce țin de competența expertizei psihofiziologice se referă, în special, la cercetarea particularităților de percepere vizuală și reacție ale conducătorului. În acest context, nu sunt lipsite de actualitate și cercetările ce țin de starea psihică, stabilitatea emoțională, predispunerea la risc, precum și relațiile individual-sociale ale conducătorului. De regulă, expertiza se efectuează atunci când apar îndoieli în privința aptitudinilor conducătorului de a efectua acțiuni de conducere în condiții dificile de

trafic; în cazul prezenței abaterilor proprietăților individuale etc. Accidentele ”aggravate” de asemenea factori, atunci când este evidentă posibilitatea tehnică de preîntâmpinare a accidentului, impun efectuarea multilaterală a cercetărilor în baza științelor psihologiei în inginerie (psihofiziologiei).

Important este în procesul de determinare a proprietăților de percepere vizuală și reacție a conducătorului, în condițiile în care s-a produs accidentul să se examineze:

- analizatorul vizual și timpii de reacție a conducătorului;
- situația rutieră precedentă zonei accidentului;
- traseul pe care s-a deplasat conducătorul până la locul ATR și locul producerii acestuia;
- condițiile psihologice și componentele psihice ale activității de conducător, împrejurările în care s-a iscat situația periculoasă și trecerea acesteia în situație de avarie;
- prin compararea particularităților individuale de percepere vizuală și reacție ale conducătorului cu indicii calitativi psihofiziologici, care ar garanta funcționarea eficientă a conducătorului în situația examinată;
- starea psihică a conducătorului înainte de accident și în momentul producerii acestuia;
- condițiile de activitate a conducătorului în perioada pre accident în raport cu cele modelate prin experiment.

În cazul în care obiectul expertizei psihofiziologice este situația rutieră, aceasta se efectuează în vederea evidențierii corespunderii situației rutiere nivelului de funcționare sigură a proprietăților psihofiziologice unui conducător fiabil. Dacă se evidențiază că situația rutieră în cauză, nu acordă posibilități conducătorului, care posedă proprietăți ce corespund normelor statistice psihologice, să decidă și să întreprindă acțiuni conforme situației, atunci apare problema examinării infrastructurii rutiere.

Din alt punct de vedere, dacă urmare a expertizei psihofiziologice, se constată că abaterile proprietăților individuale (spre exemplu timpul de reacție) au caracter congenital sau dobândit, dar se manifestă constant în toate situațiile, cu siguranță, reieșind din interesele STR, conducătorul cu astfel de reacție nu trebuie admis la conducerea vehiculelor, mai cu seamă la conducerea vehiculelor destinate transportului de persoane.

Dar, întrucât actualmente, nici în plan departamental precum și nici la nivel de stat nu se efectuează aceste examinări, care ar crea o barieră persoanelor potențial inapte la activitatea de conducător auto, ATR din

aceste motive vor continua să se producă, totodată ne știindu-se legătura de cauzalitate în producerea acestora.

## **Concluzii**

Situația creată în traficul rutier din Republica Moldova impune urgență în efectuarea multilaterală a cercetărilor pentru evidențierea premiselor și factorilor ce contribuie la producerea ATR, precum și aplicarea soluțiilor eficiente de redresare a acestora.

Practica internațională demonstrează rezultate pozitive, nivel înalt de siguranță în traficul rutier datorită supunerii testării psihofiziologice a candidaților în conducători și conducătorilor de autovehicule.

Prin urmare, este necesară implementarea cât mai urgentă a testului psihofiziologic general al conducătorilor de vehicule, precum și cel selectiv în funcție de activitatea desfășurată de conducător. Este foarte importantă testarea privind predispunerea la risc a conducătorilor de autovehicule care efectuează transportul de persoane.

În cadrul expertizelor accidentelor rutiere, pentru elucidare legăturii de cauzalitate ce ține de factorul uman, se necesită efectuarea expertizei psihofiziologice.

## **Bibliografie**

1. Gaiginschi Radu "Reconstrucția și expertiza accidentelor rutiere", Ed. Tehnica, București, 2009.
2. Gaiginschi R., Racoși Ed. și alții, „Siguranța circulației rutiere”, Vol. I și II, Editura tehnică, București, 2004.
3. Onceanu V., Armașu S. "Management și audit în siguranța traficului rutier" UTM, Chișinău 2011