



Dosar nr. 953/P/2022

RECHIZITORIU
27.09.2023

Procuror, din cadrul Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța
Având în vedere materialul de urmărire penală privind pe inculpata
M.M.L.

cercetată, în stare de libertate, sub aspectul săvârșirii infracțiunii de
vătămare corporală din culpă, prev. de art. 196 alin. 2 și alin. 3 C.p.

EXPUN URMĂTOARELE:

ÎN FAPT s-a reținut că, în data de 08.10.2022, M.M.L. a condus autoturismul marca Suzuki, număr de înmatriculare, pe DN 39, în apropierea municipiului Mangalia, în zona km 45, județul Constanța și, din cauza pătrunderii pe contrasens, a intrat în coliziune cu motocicletă marca Honda, cu număr de înmatriculare provizoriu, condusă de către I.L, provocându-i acestuia leziuni care au necesitat 110-120 zile de îngrijiri medicale, dacă nu survin complicații, viața fiindu-i pusă în primejdie.

În urma cercetărilor efectuate au rezultat următoarele:

La data de 08.10.2022, orele 13:17, organele de poliție din cadrul I.P.J. Constanța – Serviciul Rutier – Biroul Accidente Rutiere, au fost sesizate cu privire la faptul că, pe DN 39, din apropierea municipiului Mangalia, în zona km 45, județul Constanța, s-a produs un accident rutier în care au fost implicate un autoturism și o motocicletă, în urma căruia a rezultat vătămare corporală a unei persoane (proces-verbal de sesizare din oficiu).

Deplasându-se la fața locului, organele de poliție au identificat-o pe M.M.L. care a relatat verbal faptul că este conducătoarea autoturismului marca Suzuki, număr de înmatriculare, implicat în accidentul rutier și are calitatea de avocat.

Întrucât, verificarea pe portalul www.baroul-bucuresti.ro a certificat acest aspect, a fost informat procurorul de serviciu din cadrul Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța care a confirmat faptul că organele de cercetare penală pot proceda la efectuarea cercetării la fața locului (proces-verbal identificare calitate specială persoană implicată).

Astfel, potrivit procesului-verbal de cercetare la fața locului, a fost identificat autoturismul marca Suzuki, număr de înmatriculare, rămas în poziția finală de după producerea accidentului rutier pe DN 39, pe sensul de mers dinspre Mangalia către localitatea 2 Mai, în afara părții carosabile, pe scuarul bifurcației ce duce către Școala de Instruire Interarme a Forțelor Navale, cu partea din spate orientată către DN 39.

Autoturismul marca Suzuki prezenta următoarele avarii: bară față + accesorii, capotă motor, bloc optic stânga față, aripă stânga față, avarii sub capota motorului, oglindă portieră stânga

față, portieră stânga față, stâlp portieră stânga față, ansamblu roată stânga față, parbriz, avarii în habitacul cu airbaguri declanșate.

Pe autoturism au fost identificate următoarele urme:

- Urmă de stratificare de culoare verde identificată pe protecția roții stânga față;
- Urmă de materie organică/biologică identificată pe portiera stânga față la îmbinarea cu aripa stânga față;
- Fragmente fire textile identificate pe parbriz în partea din mijloc, lângă stâlpul din stânga.

Motocicleta cu număr de înmatriculare a fost găsită ca fiind rămasă în poziția finală de după producerea accidentului rutier pe DN 39, pe banda nr. 1, pe sensul de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai, cu partea din față orientată către municipiul Mangalia, paralelă cu axul drumului. Aceasta prezenta avarii la toate elementele exterioare ale caroseriei, mai pronunțate în partea din față, nefiind identificate urme pe motocicletă.

La fața locului au fost identificate următoarele urme:

- Zgâriere asfaltică, pe banda nr. 2 a sensului de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai;
- Urmă dinamică de stratificare culoare negru, pe banda nr. 2 a sensului de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai. Urma se continuă către stânga, către municipiul Mangalia și părăsește partea carosabilă la capătul parapetului pe care au fost identificate urme de stratificare de culoare verde;
- Pete de culoare brun roșcată cu aspect de sânge, pe banda nr. 1 sensului de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai;
- Mănușă pe banda nr. 1 sensului de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai;
- Cască protecție, pe banda nr. 1 a sensului de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai, pe marginea din dreapta;
- Parapet protecție avariat cu urme pată lichid de culoare închisă, pe marginea din dreapta a sensului de mers dinspre municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai.

Circulația autovehiculelor în zona producerii accidentului se desfășoară în ambele sensuri, separate prin marcaj longitudinal dublu continuu, două benzi pentru fiecare sens de deplasare, separate prin marcaj longitudinal simplu discontinuu, carosabil format din covor asfaltic, fără gropi sau denivelări. Sector de drum în curbă la dreapta deosebit de periculoasă – având în vedere sensul de mers dinspre localitatea 2 Mai către municipiul Mangalia, curbă semnalizată prin indicatoare rutiere, carosabil uscat, vizibilitate specifică zilei cu cer senin.

Viteza de deplasare pe acest sector de drum este 50 km/h – impusă prin configurația sectorului de drum și indicatoarele rutiere, conform art. 123 din RAOUG 195/2002 R.

Victima a fost identificată în persoana lui I.L., conducătorul motocicletei, care a fost preluat și transportat cu elicopterul SMURD la Spitalul Județean Constanța.

M.M.L. a fost testată cu aparatul etiloteșt, rezultatul fiind negativ.

Starea tehnică a ambelor autovehicule implicate în evenimentul rutier a fost verificată la fața locului de către expert

Cercetarea la fața locului a fost fixată prin fotografiile judiciare - așa cum rezultă din planșa fotografică anexată - precum și prin filmarea cu bodycamul din dotarea organelor de cercetare penală.

În ceea ce privește procesul-verbal de cercetare la fața locului și schița locului faptei menționăm faptul că, prin procesul-verbal din data de 17.03.2023 al I.P.J. Constanța – Serviciul Rutier, s-a îndreptat eroarea materială în sensul că, în plan longitudinal, de la reperul A menționat în procesul-verbal de cercetare la fața locului și în schița locului accidentului au fost calculați, în plus, 10 metri către municipiul Mangalia, fiind anexată schița de mână întocmită la fața locului de către agentul de poliție.

Potrivit rapoartelor de constatare tehnică întocmite de către expert, autoturismul marca Suzuki, număr de înmatriculare, se afla într-o stare tehnică bună spre foarte bună la data de 08.10.2022, iar motocicletă marca Honda, cu număr de înmatriculare provizoriu, se afla într-o stare tehnică bună, ambele corespunzând circulației pe drumurile publice.

Conform buletinului de analiză toxicologică nr. al Serviciului Clinic Județean de Medicină Legală Constanța, I.L nu consumase băuturi alcoolice anterior conducerii motocicletei marca Honda.

Potrivit raportului de constatare medico-legală nr. al Serviciului Clinic Județean de Medicină legală Constanța, I.L prezintă leziuni traumatice ce s-au putut produce prin lovire cu și de corpuri/planuri dure, ce pot data din 08.10.2022, posibil în condițiile unui eveniment de trafic rutier.

Viața victimei a fost pusă în primejdie prin traumatism complex membru inferior stâng, reprezentat de dilacerare musculară coapsă și gambă, cu fractură cu avulsie codil femural extern și hemoragie externă subsecventă, ce a necesitat, în condiții de urgență, intervenție medico-chirurgicală multidisciplinară și tratament complex pentru susținerea funcțiilor vitale.

Necesită 110-120 zile de îngrijiri medicale, dacă nu survin complicații. Pacientul necesită reexaminare clinică medico-legală la aproximativ un an de la data evenimentului rutier, pentru a se putea face aprecieri cu privire la celelalte consecințe ale art. 194 C.p.

I.L a depus la dosar certificatul nr. 1027/18.04.2023 de încadrare în grad de handicap, conform căruia a fost încadrat în gradul de handicap grav cu asistent personal, termen de revizuire aprilie 2024.

În urma cercetărilor efectuate au fost identificați primii agenți de poliție care au ajuns la fața locului în persoana martorilor D.C. și B.A.

Martorul a pus la dispoziția organelor de urmărire penală o înregistrare audio-video a locului faptei, efectuată cu propriul telefon mobil, conținutul acestei înregistrări fiind redat în procesul-verbal din data de 01.02.2023 al Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța.

Totodată, a fost identificată o singură cameră de supraveghere, respectiv cea de pe DN 39, la ieșirea din municipiul Mangalia către localitatea 2 Mai, în dreptul stației de carburanți MOL, cameră ce aparține Direcției Poliției Locale Mangalia, din cadrul Primăriei Municipiului Mangalia.

Prin adresa nr. Primăria Municipiului Mangalia - Direcția Poliției Locale Mangalia a pus la dispoziția organelor de urmărire penală un suport stick cu imaginile surprinse în data de 08.10.2022, pe DN 39, în intervalul orar 13:06 – 13:11, de camera de supraveghere din dreptul stației de carburanți MOL, imagini care au fost avute în vedere la efectuarea raportului de expertiză criminalistică auto.

Conform adresei nr. a Institutului Național de Expertize Criminalistice – Laborator Interjudețean de Expertize Criminalistice București, expertul desemnat în vederea efectuării expertizei criminalistice auto a solicitat obținerea datelor memorate în calculatorul airbag de pe autoturismul Suzuki Vitara, cu seria de sașiu

A menționat expertul faptul că, în urma acționării airbag-urilor, calculatorul acestora înregistrează valorile vitezelor de deplasare din momentul impactului și anterior acestuia cu cinci secunde.

Codul original al calculatorului airbag este, cod probabil Continental (producătorul respectivului calculator)

Prin ordonanța din data de 10.04.2023 a Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța s-a dispus demontarea și ridicarea de la autoturismul marca Suzuki Vitara, cu seria de șasiu, număr de înmatriculare, care se afla în service-ul A SCM, Șoseaua Giurgiului, nr. 178, sector 4 București, a calculatorului airbag seria 38910-54P00, indicat în schema tehnică cu cifra 8.

La data de 19.04.2023 s-a realizat demontarea și ridicarea calculatorului airbag seria 38910-54P00 de la autoturismul marca Suzuki Vitara, cu seria de șasiu, număr de înmatriculare, conform procesului-verbal întocmit de către organele de poliție din cadrul D.G.P.M.B, Brigada Rutieră, Serviciul Accidente Rutiere, Biroul Cercetări Infrațiuni Rutiere.

Prin încheierea nr. 4/P/JDL/23.03.2023, Curtea de Apel Constanța a admis cererea Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța și a dispus încuviințarea percheziției informatice asupra calculatorului airbag al autoturismului marca Suzuki Vitara, cu seria de șasiu, număr de înmatriculare, codul original al calculatorului fiind

Întrucât, așa cum reiese din adresa nr. a Magyar Suzuki ZRT Esztergom – Sucursala Voluntari expertizarea calculatorului airbag seria se poate realiza doar de către producătorul componentei, respectiv S.C. Continental Automotive România SRL, prin ordonanțele nr. 953/P/2023, din datele de 02.05.2023 și de 08.05.2023 ale Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța s-a dispus efectuarea percheziției informatice a calculatorului airbag seria, ridicat de la autoturismul marca Suzuki Vitara, cu seria de șasiu, număr de înmatriculare, de către specialiști din cadrul S.C..., cu sediul în Timișoara, precum și delegarea organelor de cercetare penală din cadrul B.C.C.O. Timiș – Serviciul de Combatere a Criminalității Informatice în vederea participării la efectuarea percheziției informatice a calculatorului airbag seria

Percheziția informatică a fost efectuată la data de 15.05.2023, conform procesului-verbal al Brigăzii de Combatere a Criminalității Organizate Timișoara.

Din raportul întocmit de către S.C...a reieșit faptul că, anterior cu 5 secunde impactului, autoturismul condus de către inculpata M.M.L. se deplasa cu o viteză de 115.367 km/h, accelerația era la 47,5 %, frânele nu erau activate, iar la momentul T0 viteza de deplasare era 73.398 km/h, frânele activate, iar accelerația la 0%.

Prin ordonanța din data de 20.02.2023 a Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța s-a dispus efectuarea în cauză a unei **expertize criminalistice auto** de către experți din cadrul Institutului Național de Expertize Criminalistice – Laboratorul Interjudețean de Expertize Criminalistice București având următoarele **obiective**:

A. Care a fost, după urmele create în câmpul infracțional, dinamica producerii accidentului din data de 08.10.2022,?

B. Care a fost viteza de deplasare a vehiculelor implicate în evenimentul rutier, respectiv autoturismul marca Suzuki, număr de înmatriculare și motocicletă marca Honda, cu număr de înmatriculare provizoriu?

C. Care au fost direcțiile de deplasare ale autoturismului marca Suzuki, număr de înmatriculare și motocicletă marca Honda, cu număr de înmatriculare provizoriu?

D. Care a fost locul impactului dintre cele două vehicule implicate în accidentul rutier din data de 08.10.2022?

E. Care a fost poziția autovehiculelor și a victimei în momentul impactului?

F. Care a fost momentul apariției stării de pericol și cine a generat starea de pericol?

G. Care a fost distanța parcursă de motocicletă marca Honda, cu număr de înmatriculare provizoriu și de autoturismul marca Suzuki, cu număr de înmatriculare, din momentul apariției stării de pericol până în cel al coliziunii?

H. Care a fost cauza producerii accidentului din data de 08.10.2022?

I. Care erau posibilitățile de evitare ale accidentului și cui reveneau acestea?

J. Care era câmpul de vizibilitate al motociclistului și al conducătorului auto, cu evidențierea pe filmele de animație a "liniei de vizibilitate"?

Potrivit raportului de expertiză criminalistică auto nr. .. al Laboratorului Interjudețean de Expertize Criminalistice București, anterior impactului, autoturismul marca Suzuki Vitara se deplasa pe o traiectorie oblică spre stânga față de axul drumului, iar motocicletă Honda Varadero circula aproximativ paralel cu axul drumului.

În momentul impactului, partea laterală stânga a autoturismului Suzuki Vitara a intrat în coliziune cu partea laterală stânga a motocicletei Honda Varadero.

Locul impactului s-a situat pe sensul de mers Mangalia - 2 Mai, la o distanță măsurată în plan longitudinal de cca 15,5 m față de motocicletă, iar în plan transversal la o distanță de cca 0,9 m față de axul drumului.

Viteza inițială de deplasare a motocicletei a fost de cca 86 km/h.

Viteza inițială de deplasare a autoturismului Suzuki Vitara, cu număr de înmatriculare, condus de către suspecta M.M.L., conform raportului EDR, a fost de 115 km/h, iar valoarea vitezei de impact a fost de 73 km/h.

Viteza de impact a motocicletei, cu număr de înmatriculare, condusă de I.L. a fost de cca 86 km/h.

Starea de pericol a fost declanșată de către suspecta M.M.L., în momentul în care a pătruns cu autoturismul Suzuki Vitara pe sensul de mers Mangalia-2 Mai.

I.L. nu putea evita și nici preveni producerea accidentului în condițiile analizate (viteza 86 km/h), întrucât nu a dispus de suficient timp de reacție, viteza sa de deplasare neavând legătură de cauzalitate cu producerea accidentului.

M.M.L. putea preveni producerea accidentului dacă nu ar fi pătruns cu auto marca Suzuki Vitara, cu număr de înmatriculare, pe culoarul de deplasare al motocicletei.

Producerea accidentului a fost determinată de pătrunderea autoturismului Suzuki Vitara pe sensul opus direcției sale de deplasare, unde circula motocicletă Honda Varadero.

Potrivit punctului de vedere al expertului-parte ales de către I.L., viteza cu care se deplasa motocicletă anterior impactului a fost de cca. 50 km/h, iar în momentul impactului a fost de cca. 41,79 km/h, aceasta fiind singura diferență față de concluziile raportului de expertiză criminalistică auto nr. 172/26.05.2023 al Laboratorului Interjudețean de Expertize Criminalistice București.

Apreciem faptul că expertul din cadrul Laboratorului Interjudețean de Expertize Criminalistice București a stabilit în mod corect și complet toate împrejurările în care s-a produs accidentul rutier din data de 08.10.2022.

Prin ordonanța nr. 953/P/2022 din data de 08.09.2023 a Parchetului de pe lângă Curtea de Apel Constanța, s-a dispus respingerea efectuării unui supliment la raportul de expertiză criminalistică auto nr. al Laboratorului Interjudețean de Expertize Criminalistice București, solicitat ca urmare a punctului de vedere al expertului-parte ales de către inculpa M.M.L..

Fiind audiată în calitate de suspect, M.M.L. a arătat că „în data de 08.10.2022, în jurul prânzului, am plecat din localitatea 2 Mai împreună cu domnul T.C. către Mangalia. De la început m-am aflat la volanul autoturismului marca Suzuki Vitara cu nr. de înmatriculare.

Arăt faptul că fac acest drum, 2 Mai – Mangalia, de foarte mult timp, dețin permis de conducere din 1980 și nu am avut nici un accident.

Am coborât de pe podul de la Șantierul Naval Mangalia cu viteza de aproximativ 50-60 km/h, după care am ridicat piciorul de pe accelerație, astfel încât viteza a ajuns la 40-50 km/h, imediat după ce am ieșit de pe pod.

Am observat faptul că existau indicatoarele rutiere de curbă deosebit de periculoasă.....

Nu-mi amintesc exact de când circulam pe banda a doua a sensului de deplasare dinspre 2 Mai către Mangalia, dar când am intrat în curbă, eram sigur pe banda a doua.

Arăt faptul că atunci când am ieșit de pe pod, erau mașini atât pe banda mea cât și pe banda I la intrarea în curbă, dar traficul nu era aglomerat, în sensul că era distanță între mașini, nefiind formată coloană.

Și pe sensul de deplasare dinspre Mangalia către 2 Mai se circula la fel ca și pe sensul meu de deplasare.

În momentul în care am intrat în curbă spre dreapta, am observat pe banda a doua a sensului de deplasare dinspre Mangalia către 2 Mai, deși nu depășea nimic în acel moment nici un alt vehicul, aproape de linia dublă continuă care desparte cele două sensuri, o motocicletă,

Arăt faptul că atunci când am observat motocicleta, eu luam curba la dreapta, deci roțile autoturismului meu erau poziționate pentru a face curba la dreapta, fără să depășesc sensul meu de deplasare, iar persoana care conducea motocicleta era pe liniile care despărțeau cele două sensuri de deplasare, luând curba la stânga și fiind aplecat foarte mult pe partea stângă a lui.

Menționez faptul că persoana care conducea motocicleta se deplasa cu viteză foarte mare, apreciez eu.

Apoi a urmat impactul, care a fost lateral, în sensul că a lovit anvelopa stânga față, apoi aripa stângă față, apoi cu capul a lovit parbrizul în dreptul șoferului, rămânând urma ovală a câștii pe care o purta, deci apreciez că a lovit cu partea lateral stânga a capului.

În momentul impactului, s-au declanșat airbeg-urile, la mine cel din față și lateral, la domnul cel din față.

Airbag-urile acoperă inclusiv fața, practic te imobilizează, lipindu-se de corp, astfel încât după ce s-au declanșat, nu am putut să văd nici în față și nu puteam să mă mișc, dar nu am luat mâinile de pe volan.

După impact, am simțit cum roata stângă față este spartă, iar celelalte trei roți nu, astfel încât mașina a mers foarte încet pe o diagonală lungă către partea stângă, traversând celălalt sens, respectiv dinspre Mangalia către 2 Mai.

Apoi, mașina a trecut peste o tufă de măceșe, cred, așa mi-a spus domnul, care avea doar airbeg-ul frontal declanșat, astfel încât vedea pe geamul dreapta lateral al mașinii. La un moment dat, acesta mi-a spus să trag volanul total stânga, ca să evităm un stâlp de beton, pe care l-am observat când am coborât din mașină, în scuarul în care s-a oprit mașina.

După ce am tras volan stânga, am simțit cum roata dreaptă față a urcat pe ceva și apoi mașina s-a oprit, întrucât avea o viteză foarte mică.

Menționez faptul că odată cu declanșarea airbeg-urilor, motorul autoturismului se oprește, astfel încât până la scuar mașina s-a deplasat din inerție, spre stânga din cauza roții stânga față, care era spartă.

Am reușit să cobor din mașină cu ajutorul domnului, care mi-a deschis portiera stângă față, iar airberg-ul lateral era dezumflat.

Arăt faptul că purtam centură de siguranță, care nu s-a blocat și am putut s-o desfac singură. De asemenea, nici volanul nu s-a blocat, de aceea am putut să virez stânga, iar vitezometrul era „0”.

În momentul în care am coborât din autoturism, am văzut avariile mașinii, respectiv tabla, farul stânga față, aripă, toate avariile fiind pe partea stângă față.

Nici eu și nici domnul nu am avut vătămări în urma impactului.

Am observat faptul că o motocicletă se afla la o distanță de aproximativ 60 de metri de locul unde se oprise mașina mea și unde mă aflam și eu, pe banda I, adică spre marginea drumului, nu spre axul lui, pe sensul de deplasare Mangalia – 2 Mai.

Persoana care condusese respectiva motocicletă se afla întinsă pe asfalt, la o distanță pe care nu o pot aprecia față de motocicletă, dar sigur nu era departe.

De asemenea, erau persoane strânse în jurul celui care condusese motocicleta. Nu m-am apropiat de el, deoarece se strânseseră mai multe persoane în jurul lui, care afirmau că s-a anunțat deja Ambulanța, respectiv Serviciul 112.”

Cu ocazia audierii, martorul FC a declarat că „în data de 08.10.2022, am mers la reședința doamnei M.M. din, deoarece stabilisem zilele anterioare că mergem împreună la Mangalia, cu autoturismul doamnei M.M.

Ne-am urcat în autoturism, doamna M.M. la volan, iar eu pe scaunul din dreapta față. Doamna M.M. s-a asigurat cu centura de siguranță, la fel și eu.

Am ieșit cu autoturismul de pe aleea Falezii și am intrat pe DN39. După ce am trecut podul peste Lacul Mangalia, noi ne deplasăm pe banda a II-a pe sensul de deplasare către Mangalia, având viteza de aproximativ 60-70 km/oră,.... este doar aprecierea mea această viteză. După aproximativ 50 metri după ce se coboară de pe pod, pe partea stângă, adică pe sensul de deplasare de la Mangalia către 2 Mai, există marcaje rutiere care presemnalizează „curbă deosebit de periculoasă la dreapta”, cu panouri suplimentare. Marcajele rutiere sunt foarte mari, din 50 în 50 de metri și se observă foarte bine.

Pe sensul nostru de deplasare, nici pe banda I, nici pe banda II, nu se mai deplasa niciun autoturism. Pe sensul de deplasare de la Mangalia către 2 Mai, pe banda I, a trecut un autoturism de culoare albă. După aproximativ 3-4 secunde, a apărut și un motociclist, care circula pe banda a II-a. Menționez că eu l-am observat pe respectivul motociclist încă de când se afla în dreptul scuarului, unde s-a oprit în urma accidentului, autoturismul condus de doamna M.M.

Atât persoana care conducea motocicleta, cât și autoturismul condus de doamna M.M., se deplasa fiecare, pe sensul său de mers, pe banda a II-a.

Din momentul în care am observat motociclistul în dreptul scuarului, acesta s-a aflat tot timpul pe banda II a sensului său de deplasare și nu era angajat în depășirea niciunui autoturism. Am observat că se deplasa cu oarece viteză, nu ceva exagerat. În zona în care s-a produs accidentul, șoseaua are o înclinație către stânga, cum se deplasa motocicleta, de la Mangalia către 2 Mai.

Menționez că primul zgomot al impactului pe care eu l-am perceput s-a produs chiar în momentul în care eram în curbă și a sunat ca și cum ai ascuți un cuțit. Apoi am auzit un alt zgomot ca și o ușă trântită de câteva ori. După ce am auzit aceste din urmă zgomote s-au declanșat air bag-urile, la doamna M.M. cel din față și cel din portiera stângă, iar la mine cel din față.”

A mai arătat martorul faptul că „Am observat apoi că la aproximativ 70 metri de locul unde se oprise autoturismul, se afla o motocicletă răsturnată, lângă glisiera metalică, pe sensul de

deplasare către 2 Mai, pe banda I. La aproximativ 2 metri de motocicletă, în spatele acesteia, se afla o persoană de sex masculin întinsă pe asfalt, cu fața în sus..... După ce victima a fost preluată, am observat următoarele avarii la autoturismul marca Suzuki Vitara de culoare gri, condus de doamna M.M.: farul stânga față era fisurat, aripa stângă față era contorsionată, parbrizul la partea stângă inferioară, deci pe partea șoferului prezenta o urmă rotundă, iar la roata stânga față janta era îndoită și cauciucul era spart, iar bara pe partea stânga față era puțin zgâriată.

În toată perioada de timp în care au fost efectuate măsurătorile și verificarea tehnică a vehiculelor, atât eu cât și doamna M.M., am stat în zona scuarului, dar am putut observa tot ceea ce s-a întâmplat.

Pe sensul de deplasare al motocicletei, de la Mangalia către 2 Mai, atât pe banda I cât și pe banda II se puteau observa urme ale accidentului constând în urme ale unor lichide și părți mici din motocicletă.

Pe sensul de deplasare al autoturismului, respectiv 2 Mai – Mangalia, pe ambele benzi, nu se afla nicio urmă rezultată în urma accidentului.”

Martorii și au declarat faptul că, în data de 08.10.2022, erau de serviciu și au fost anunțați la ieșirea din Mangalia, către 2 Mai „în curba de la armată” s-a produs un accident rutier. Au ajuns la fața locului în aproximativ cinci minute și au observat faptul că în accidentul rutier au fost implicate un autoturism SUV și o motocicletă, aceasta din urmă aflându-se răsturnată pe banda I a sensului de mers Mangalia - 2 Mai.

Au mai arătat martorii că victima, de asemenea, se afla întinsă pe asfalt și prezenta o rană deschisă la nivelul piciorului stâng, iar persoana care condusese SUV-ul și care a fost identificată drept M.M.L., se afla lângă autoturismul care se oprise într-un scuar.

B.A.M. și D.C. au menționat că au asigurat locul accidentului, în sensul că „deoarece tot ce a rezultat în urma accidentului, în sensul de plastice și cioburi rezultate de la motocicletă și de la autoturism se aflau pe sensul de deplasare Mangalia - 2 Mai, adică pe sensul de deplasare a motocicletei, am blocat acest sens și am fluidizat traficul pe banda II a sensului 2 Mai – Mangalia, de lângă axul drumului.”

Martorii au mai precizat faptul că Poliția Rutieră Constanța a ajuns la fața locului la aproximativ 45 minute și, până la acel moment, nicio persoană nu a modificat locul producerii accidentului.

C.I.C și I.N. au declarat că, în data de 08.10.2022, se deplasau către Mangalia din direcția Vama Veche, și, când au ajuns în curbă, la marină, au observat faptul că s-a produs un accident rutier soldat cu o victimă care era întinsă pe asfalt.

De asemenea, nu departe de victimă au observat o motocicletă care ardea, motiv pentru care, împreună cu alte persoane pe care nu le cunoșteau, au mutat victima la o distanță mai mare de motocicletă, gândindu-se că aceasta ar putea exploda.

I.N. a afirmat că, întrucât a urmat cursuri SMURD și este paramedic, știe ce trebuie să afle în primul rând de la o victimă, astfel încât pe motociclist l-a întrebat cum îl cheamă, de unde este și cum se simte. I-a răspuns cum îl cheamă, dar nu își mai amintește ce nume a spus. Victima era conștientă, prezenta o plagă, posibil fractură, la genunchiul stâng, și la antebrațul stâng, în sensul că palma nu i se vedea din măneca gecii.

Martorul CIC a precizat că doar victima a fost mutată din locul în care a rămas după accident, niciun alt obiect nefiind mutat până la sosirea organelor de poliție.

Fiind audiat, I.L. a declarat că, în data de 08.10.2022, a plecat de la domiciliul său din București către localitatea Căldăraru, județul Ilfov, unde avea motocicletă marca Honda Varadero, cu intenția de a se deplasa cu aceasta la Vama Veche.

I.L. a mai arătat că ” am ajuns în Mangalia, apoi m-am îndreptat către Vama Veche, deplasându-mă pe banda a II-a a sensului de mers către Vama Veche.

Precizez faptul că nu mai erau alte persoane care conduceau motocicletele pe sensul meu de deplasare, autoturisme probabil erau, dar nu pot preciza acum exact. Asfaltul era uscat, vremea era însorită, aveam vizibilitate, iar traficul nu era aglomerat.

Nu departe de ieșirea din Mangalia este curba în care s-a produs accidentul. Îmi amintesc bine faptul că această curbă se desfășoară pe o distanță destul de mare, are la un moment dat un unghi închis, dar totuși puteam să văd autoturismele care veneau din sens opus.

Traficul din sens opus se desfășura absolut normal, nu am avut niciun moment impresia că vreunul dintre conducătorii autoturismelor care veneau din sensul opus ar putea pierde controlul autovehiculului și să pătrundă pe contrasens, să se apropie de axul drumului sau să aibă o deplasare sinuoasă.

Apreciez că viteza mea de deplasare era între 80 – 90 km/oră.

Cred că atunci când am ajuns la jumătatea curbei, într-o fracțiune de secundă am simțit o durere foarte mare pe partea stângă, dar nu pot preciza ce am gândit în momentul acela, dacă mi s-a întâmplat vreun accident sau ce mi s-a întâmplat. Totul s-a întâmplat atât de repede încât nici nu pot să spun dacă s-a pătruns pe sensul meu de deplasare sau nu. Îmi amintesc doar că atunci când eram întins pe asfalt după impact, o persoană pe care nu aș putea să o recunosc a încercat să-mi desfacă legătura de la casca de protecție, iar când medicii au ajuns la fața locului m-au întrebat dacă suport să-mi fie aplicată o drenă, pentru că este necesară și am fost de acord.

Îmi amintesc vag că de la fața locului am fost transportat la Spitalul Județean Constanța cu elicopterul, nu îmi amintesc operația și nici cele două zile pe care le-am petrecut în Spitalul Județean Constanța. Îmi amintesc transferul de la Spitalul Județean Constanța la București și asta pentru că, având coastele și claviculele rupte, atunci când stăteam întins pe spate și nu mă mișcam, ajutat și de calmante, nu simțeam nicio durere. Însă, în momentul în care eram mișcat pentru a fi mutat de pe pat pe targă simțeam că mi se desface cutia toracică.

Îmi amintesc, de asemenea, că la București am fost transferat tot cu elicopterul, am aterizat pe Stadionul Dinamo și apoi am fost transportat cu ambulanța la Spitalul de Urgență Floreasca, unde am fost internat pe Secția de terapie intensivă.

Îmi amintesc că atunci când am fost transferat la București, medicii de la Constanța îmi fixaseră atât oasele antebrațului cât și ale gambei, cu fixatoare metalice externe, iar atât piciorul stâng cât și mâna stângă erau în întregime bandajate.

În timpul în care am fost internat în spital la București, îmi amintesc că a venit o doamnă care s-a recomandat a fi medic legist din cadrul INML Constanța, care a stat de vorbă cu mine în legătură cu accidentul și a văzut că aveam mâna și piciorul bandajat și fixatoarele metalice.

În perioada scursă de la producerea accidentului până azi, nu am fost contactat nici direct nici indirect de către doamna M.M.”

Cu ocazia audierii în calitate de inculpat, M.M.L. a arătat că dorește încheierea unui acord de recunoaștere a vinovăției, recunoscând fapta așa cum a fost reținută în actul de inculpare.

Situația de fapt expusă mai sus a fost reținută pe baza următoarelor **mijloace de probă:**

.....
ÎN DREPT

Fapta inculpatei M.M.L., care în data de 08.10.2022, a condus autoturismul marca Suzuki, număr de înmatriculare, pe DN 39, în apropierea municipiului Mangalia, în zona km

45, județul Constanța și, din cauza pătrunderii pe contrasens, a intrat în coliziune cu motocicletă Honda, cu număr de înmatriculare provizoriu— condusă de către I.L., provocându-i acestuia leziuni care au necesitat 110-120 zile de îngrijiri medicale, dacă nu survin complicații, viața fiindu-i pusă în primejdie, întrunește elementele de tipicitate ale infracțiunii de **vătămare corporală din culpă prev. de art. 196 alin. 2 și alin. 3 C.p.**

.....

Constatând că în cauză au fost respectate dispozițiile legale care garantează aflarea adevărului,

Constatând că urmărirea penală este completă și că există probele necesare și legal administrate,

În baza art. 327 alin. 1 lit. a C.P.P.

DISPUN:

**Trimiterea în judecată, în stare de libertate, a inculpatei
M.M.L.,**

-

- **pentru săvârșirea infracțiunii de vătămare corporală din culpă prev. de art. 196 alin. 2 și alin. 3 C.p.**

Conform art. 329 alin. 1 și 2 C. pr. pen., rechizitoriul, împreună cu dosarul cauzei și o copie certificată a rechizitoriului pentru a fi comunicată inculpatei, se înaintează Judecătoriei Mangalia.

....

PROCUROR

.....