

## Concluzii

1. Incidența intoxicațiilor cu alcool etilic constituie 34,2% din numărul tuturor formelor de intoxicații cu consecințele letale în localitățile raionului Călărași în anii 1971–2010. Dinamica intoxicațiilor cu etanol a avut o tendință vădită de ascensiune, de la 13,9% în anii 1971–1980, până la 54,9% cazuri în ultima perioadă de timp (2001–2010).

2. Numărul intoxicațiilor letale cu alcool esențial crește în lunile reci ale anului și se înregistrează mai frecvent începând cu vârsta de 30 de ani, apogeul numeric a lui stabilindu-se la persoanele de 51-60 ani, apoi acești indici treptat descresc. Raportul dintre bărbați și femei decedate constituie 59:41%, care se egalează la vârsta de 61-70 ani, după care ceva mai frecvent intoxicațiile cu etanol se înregistrează printre persoanele de sex feminin.

3. Investigațiile toxico-narcologice a sângelui și urinei cadaverice au demonstrat că în 74% cazuri concentrația etanolului în urină a fost mult mai mare decât în sânge, **ceea ce denotă faptul instalarea morții** predominantă în faza de eliminare a alcoolului din organism.

## Bibliografie

1. Banciu D. Intoxicații cu alcool etilic. În: Medicina legală, I.Morar, București, Ed. medicală, 1967, p.514-533.
2. Beliș V. Alcool la volan //Revista Română de medicină legală, 2000, nr.3, p.211-216.
3. Beliș V., Kleiber M., Dermengiu D., Pătru A., Trauber K. Studiu comparativ al cazurilor de intoxicații letale în I.M.L. "Mina Minovici" (România) și I.M.L. din Hale (Germania) // Revista de Medicină legală, 1998, nr.4, p.352-358.
4. Droc I., Droc Silvia. Alcool etilic. În: Tratat de medicină legală, vol.2.,București, 1995, p.138-147.
5. Дежинова Т.А., Попов В.Л. О комплексной диагностике острого отравления этиловым алкоголем при исследовании трупа // Теория и практика судебной медицины, Санкт-Петербург, 2006, с.66-69.
6. Мизенкова С.С. Анализ случаев смертельных отравлений суррогатами алкоголя в Гродненской области // Акт. вопр. суд.-мед.служб СНГ (матер. конф.). Минск, 2007, с.203-208.
7. Панченко И.В., Лысый В.И., Чикун В.И. Сравнительный анализ летальных отравлений по г. Красноярску за 1998 и 2006г. // Акт. вопр.суд.-мед. и экспертной практики, вып.12, ч.1, Новосибирск-Красноярск, 2007, с.57-60.
8. Назаров Г.Н. К вопросу о смертельных концентрациях этилового спирта в крови и моче у трупов // Матер. 2-й расш.конф. судебных медиков и патанатомов Эстонской ССР. Таллинн, 1966. с 167-170.

## SPECIFICUL TRAUMELOR RUTIERE CU CONSECINȚE LETALE ÎN RAIONUL ORHEI

Sergiu Railean<sup>1</sup>, Gheorghe Baciu<sup>1</sup>, Dumitru Cobâscan<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Catedra Medicină Legală USMF „Nicolae Testemițanu”

<sup>2</sup>Centrul de Medicină Legală pe lângă Ministerul Sănătății al Republicii Moldova

### Summary

#### *Peculiarities of Road Trauma with Lethal Consequences in Orhei District*

281 cases of Orhei district inhabitant's road trauma with lethal consequences were studied. This number constituted 9,53% from the whole number of examined cadavers and 48,36% from mechanical lesions examined during 10 years (2001–2010) by Orhei Forensic Centre's department. Most of the victims died at the scene of death (83,27%) and 75% of persons had the age within 20-60 years. In the blood from 60% of victims was found ethanol, more frequent (46,15%) at pedestrians, less at car drivers (34,32%) and passengers (19,53%).

## **Rezumat**

Studiului a fost supus 281 cazuri de traume rutiere cu consecințe letale printre locuitorii raionului Orhei, ceea ce a constituit 9,53% din numărul total de cercetări pe cadavre și 48,36% – dintre leziunile mecanice, cercetate în secția medico-legală din teritoriu în anii 2001–2010. Majoritatea victimelor au decedat la fața locului (83,27%), iar persoanele apte de muncă (20-60 ani) au constituit 75% din cazuri. La 60% dintre agenții de circulație s-a constatat prezența etanolului în sângele cadaveric, mai frecvent înregistrându-se la pietoni (46,15%), decât la conducătorii auto (34,32%) și pasageri (19,53%).

## **Actualitatea**

Actualmente traumele rutiere prezintă una din cele mai frecvent întâlnite forme de leziuni corporale produse cu obiecte contondente. Organizația Mondială a Sănătății arată că în anul 2002 decesele datorate accidentelor rutiere au totalizat 1,18 milioane de suflete. Victime au devenit un număr de 20-50 milioane de oameni. Mortalitatea variază între 20,2 la 100 000 locuitori în țările cu venituri mici și 5,4 la 100 000 locuitori în țările cu venituri ridicate din Europa.

M.V. Kuznețova și coautorii [5] arată că leziunile produse prin diverse modele de automobile în orașul Barnaul în perioada anilor 2005–2006 au constituit 88,3% din numărul total de traume rutiere cu consecințe letale (bărbați – 65,3%, femei – 34,7%), dintre care mai mult de jumătate din ei au fost de vârstă aptă de muncă. Cele mai frecvente cazuri s-au înregistrat pe timp de toamnă (32%) și vară (29,6%); în 46,7% din persoane s-au aflat în stare de ebrietate, iar în 51,8% din victime au decedat la fața locului.

C. Scripcaru și M. Covalciuc [3] menționează că intervenția medicinei pleacă de la constatarea O.M.S. că „accidentul nu este accidental”, având o cauzalitate ce implică factorul uman în proporție de 85-90%. De aceea cercetările statistice scot în evidență faptul că accidentul de trafic nu se produce întâmplător, variind ca frecvență și gravitate de la un gen de populație la altul. Orice accident totdeauna survine prin conjugarea a doi factori care, dacă ar fi acționat izolat, nu ar fi produs consecințe dezastruoase.

În Republica Tatarstan [6] cea mai frecventă formă a traumelor de transport a fost accidentarea pietonilor (43,8%), ceva mai rar (30,7%) leziunile s-au produs în timpul tamponării mijloacelor de transport cu diferite obstacole, iar în 14,1% din cazuri s-au produs în timpul răsturnării mijloacelor de transport. Nivelul traumelor rutiere cu consecințe letale în Tatarstan a constituit 7,7%, ceea ce este un indice cu mult mai mic ca în ansamblu pe Federația Rusă.

Conform unor cercetări [1,2,4] în Republica Moldova incidența traumelor rutiere cu consecințe letale în structura leziunilor mecanice constituie circa 50% din cazuri, iar raportate la cele produse cu obiecte contondente atinge cifra de 75%. Din aceste considerente traumele rutiere rămân o problemă actuală de mare valoare, iar la momentul dat valorează nu numai pentru expertiza medico-legală, dar și pentru întreaga societate civilă.

## **Obiectivele**

Scopul de bază al studiului a fost stabilirea frecvenței și structurii traumelor cu consecințe letale printre locuitorii raionului Orhei, evidențierea factorilor care au contribuit la declanșarea accidentelor rutiere grave.

## **Materiale și metode**

În calitate de material pentru cercetare au fost traumatismele rutiere cu consecințe letale printre locuitorii raionului Orhei. Analizei a fost supus un lot de 281 cazuri cercetate în secția medico-legală din localitate în perioada anilor 2001–2010, care au inclus toate categoriile de transport rutier, a agenților de circulație și de vârstă a victimelor. S-au luat în considerație factorii de risc care puteau contribui la declanșarea accidentelor rutiere mortale.

## Rezultate și discuții

Investigațiile noastre au arătat că traumele rutiere cu consecințe letale în raionul Orhei au constituit 9,53% din numărul total de cercetări pe cadavre în secția medico-legală din localitate în perioada anilor 2001–2010, în 19,29% cazuri din toate formele de moarte violentă și 48,36% din leziunile mecanice cu consecințe letale.

S-a constatat, că dinamica anuală a traumatismelor de trafic rutier (tab. 1) a fost esențială, de la 19 cazuri (2006) și până la 34 – în anii 2004 și 2007. Majoritatea covârșitoare a leziunilor mortale (87,54%) s-au produs cu diferite modele de automobile ușoare și cu caroserii (82,56%), inclusiv și cu camioane de mare tonaj (4,98%). Cu mult mai rar leziunile mortale s-au produs cu autobuse (5,69%), tractoare și mașini agricole (4,28%) și cu motocicletele (2,49%).

Tabelul 1

### Incidența mijloacelor de transport cauzatoare de leziuni mortale locuitorilor raionului Orhei

Anii	Total mijloace de transport	Automobile de diferite modele		Autobuze		Tractoare și mașini agricole		Motociclete	
		nr.	%	nr.	%	nr.	%	nr.	%
2001	21	15	71,42	2	9,52	3	14,29	1	4,76
2002	26	18	69,23	7	26,92	–	–	1	3,85
2003	28	25	89,28	1	3,58	–	–	2	7,14
2004	34	31	91,18	1	2,94	2	5,88	–	–
2005	32	28	87,52	1	3,13	3	9,35	–	–
2006	19	19	100	–	–	–	–	–	–
2007	34	32	94,12	1	2,94	–	–	1	2,94
2008	27	23	85,18	–	–	3	11,12	1	3,70
2009	28	25	89,29	1	3,57	1	3,57	1	3,57
2010	32	30	93,86	2	6,24	–	–	–	–
<b>Total</b>	<b>281</b>	<b>246</b>	<b>87,54</b>	<b>16</b>	<b>5,69</b>	<b>12</b>	<b>4,28</b>	<b>7</b>	<b>2,49</b>

Bărbații au fost traumatizați mortal de două ori mai frecvent (69,04%) decât femeile (30,96%). Majoritatea victimelor accidentelor rutiere (83,27%) au decedat la fața locului și doar un număr mic (16,73%) au fost transportați la instituțiile medico-sanitare, unde au decedat peste un anumit timp după spitalizare.

Merită evidențiat faptul că cea mai mare parte din cetățeni (65,48%) au fost traumatizați mortal pe drumurile din afara localităților rurale și urbane ale raionului, în 23,13% din accidente rutiere s-au produs în perimetrele teritoriilor sătești și doar în 11,39% din traume au avut loc pe străzile orașului Orhei.

Cel mai mare număr de traume (27,4%) s-a înregistrat la persoanele în vârstă de 19-30 ani, iar cel mai mic număr s-a constatat la copiii până la 18 ani (11,7%) și la cei care au depășit vârsta de 60 ani (14,2%). De menționat că peste 75% din cazuri, victime a traumelor rutiere cu consecințe letale au devenit persoanele din raionul Orhei apte de muncă (20-60 ani).

Leziunile mortale prin mijloace terestre de transport în raionul Orhei s-au produs în toate perioadele anului, oscilând între 9 cazuri (martie) și 47 (octombrie). Totuși cel mai mare număr de traume rutiere cu consecințe letale (40,9%) s-au înregistrat în lunile de toamnă (septembrie-noiembrie), ceea ce corespunde perioadei de producere intensivă a vinului, apoi acest număr treptat descrește în timp de iarnă (24,2%) și primăvară (20,3%), iar cel mai rar traumele rutiere grave s-au produs în lunile de vară (14,6%).

Este bine cunoscut că băuturile alcoolice scad nivelul de vigilență, reduc simțul autocritic, antrenând concomitent tulburări de percepție, dispersare a atenției. Alcoolul influențează mai întâi judecata și capacitatea de apreciere a situațiilor periculoase și complicate,

producând un optimism exagerat și supraestimare a posibilităților proprii. Tocmai reducerea acestor capacități la șoferi și pietoni prezintă cel mai mare pericol pentru agenții de circulație (tab. 2, 3).

Tabelul 2

**Oscilațiile concentrației de etanol în sângele decedaților prin traume rutiere**

Concentrația etanolului în sânge, ‰	Corespunderea gradului de ebrietate la persoanele în viață	Frecvența	
		nr.	%
lipsă	Practic treaz	112	39,86
până la 0,5	Stadiul subclinic de ebrietate	16	5,69
0,5-1,5	Grad ușor	49	17,44
1,6-2,5	Grad mediu	51	18,15
2,6-3,5	Stare de ebrietate gravă	29	10,32
3,6-5,0	Intoxicație gravă cu consecințe letale	23	8,19
mai mult de 5,0 ‰	Alcoolemie letală	1	0,36
<b>Total</b>		<b>281</b>	<b>100</b>

Rezultatele cercetărilor noastre în această ordine de idei, au demonstrat că doar 39,86% dintre agenții de circulație nu au consumat băuturi alcoolice înainte de evenimentele tragice, majoritatea din ei fiind pasageri. Totodată la peste 60% din decedați s-a depistat diferite concentrații de alcool etilic în sânge, inclusiv corespunzător unor stări de ebrietate gravă. Semnificativ că la unul din pietoni s-a depistat o alcoolemie corespunzătoare intoxicației mortale, care putea provoca deces și în afara leziunilor grave stabilite la autopsie.

Tabelul 3

**Incidența stărilor de ebrietate la diverse categorii de decedați prin traumatisme de transport rutier**

Gradul de ebrietate	Categorii decedaților					
	conducătorii mijloacelor de transport		pasageri		pietoni	
	nr.	%	nr.	%	nr.	%
Neînsemnat	5	8,62	5	15,15	6	7,70
Ușor	15	25,86	16	48,48	18	23,08
Mediu	23	39,66	7	21,21	21	26,92
Grav	10	17,24	2	6,06	17	21,79
Grav cu posibile consecințe letale	5	8,62	3	9,10	15	19,23
Intoxicații letale	–	–	–	–	1	1,28
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>34,32</b>	<b>33</b>	<b>19,53</b>	<b>78</b>	<b>46,15</b>

După cum se observă în tabelul nr. 3, din numărul agenților de circulație care au decedat de pe urma traumelor rutiere, fiind în stare de ebrietate, au fost pietonii, care au constituit aproape jumătate din cazuri (46,15%). Doar 30% dintre pietoni s-au aflat în stare de ebrietate ușoară (alcoolemia fiind până la 1,5‰), iar în 70% dintre ei au fost traumatizați mortal în stare de ebrietate grad mediu și grav, inclusiv la 20% din ei concentrația alcoolului în sânge era egală cu doza letală.

Ceva mai rar (34,32%) în stare de ebrietate alcoolică s-au traumatizat mortal conducătorii mijloacelor de transport. La această categorie de victime, dimpotrivă, mai frecvent (64,50%) în sângele cadaveric s-a stabilit o concentrație de alcool corespunzătoare gradului ușor și mediu de ebrietate și doar în unele cazuri (17,24%) nivelul alcoolemiei coincidea unei stări de ebrietate gravă.

Cum și era de așteptat, doar la 19,53% dintre pasagerii s-a depistat o concentrație de etanol în sânge corespunzătoare, gradului ușor și mediu de ebrietate la persoanele în viață.

### **Concluzii**

1. Traumele rutiere cu consecințe letale printre locuitorii raionului Orhei în perioada anilor 2001–2010 a constituit 9,53% din numărul total de cercetări pe cadavre, în 19,29% – raportate la cazurile de moarte violentă și 48,36% – față de toate leziunile mecanice.
2. Majoritatea leziunilor mortale (87,54%) s-au produs cu diferite modele de automobile, cu mult mai rar cu autobuse (5,69%), cu tractoare și mașini agricole (4,28%) sau cu motociclete (2,49%). Cea mai mare parte dintre victime (83,27%) au decedat la fața locului, iar raportul dintre bărbați și femei a fost de 69:31% respectiv.
3. Mai mult de 75% dintre victime au fost persoanele apte de muncă (20-60 ani), iar cel mai mare număr de accidente rutiere (40,9%) s-au produs în lunile de toamnă.
4. Prezența alcoolului etilic în sângele cadaveric s-a constatat la 60% dintre agenții de circulație. Cel mai mare număr (46,15%) și de concentrație a etanolului s-a depistat la pietoni, urmat de șoferi (34,32%), la care și concentrația alcoolului în sânge era mai redusă, iar numărul pasagerilor aflați în stare de ebrietate în timpul accidentelor era cel mai mic (19,53%).

### **Bibliografie**

1. Baci Gh. Cauzele și factorii de risc ai autotraumatismului // Revista „Știința”, ASM, Chișinău, 1996, nr. 1, p. 16.
2. Bondari Gh. Dinamica, structura și caracterul lezional în traumele rutiere cu consecințe letale. Teza de masterat, Chișinău, 2003.
3. Scripcaru C., Covalciuc M., Accidentele rutiere, Iași: Ed. Panfilus, 2004, p. 212.
4. Scurtu Iu., Baci Gh. Factorii ce favorizează traumatismul prin trafic. În: Etiopatogenia infracțiunilor comise împotriva omului, Chișinău, 1997, p. 49-50.
5. Кузнецова М.В., Жуковец И.В., Кочоян А.Л., Саркисян Б.А. Анализ смертельного автомобильного травматизма по г. Барнаулу за 2005-2006 гг. // Акт. вопр. суд. мед. и экспертной практики, Новосибирск-Красноярск, 2007, вып. 12, ч. I, с. 156-159.
6. Спиридонов В.А., Оладошкина О. Ю. Современное состояние дорожно-транспортного травматизма в республике Татарстан // Акт. вопр. суд. мед. и экспертной практики, Новосибирск-Красноярск, 2007, вып. 12, ч. I, с. 210-213.

## **APRECIEREA MEDICO-LEGALĂ A DIVERGENȚELOR DINTRE DIAGNOSTICUL CLINIC ȘI MORFOLOGIC (Revista literaturii)**

**Anatol Bondarev, Andrei Pădure, Gheorghe Baci**  
Catedra Medicină legală USMF „Nicolae Testemițanu”

### **Summary**

#### ***Medico-legal assessment of divergences between clinical and morphological diagnosis (review)***

The investigation of divergences between clinical diagnosis and that established during the autopsy of the patients who died in hospitals is one of the real possibilities to control the diagnostic and treatment process, which improves the quality of medical assistance. Data from literature, which refer to medico-legal assessment of divergences of diagnosis are presented in the paper. 34 sources of literature were analyzed, including the papers written by authors from Republic of Moldova. It was ascertained that causes of divergences between clinical and morphological diagnosis were studied entirely. An important role in this research has the medico-legal examination of cadavers of persons who died in hospitals.