

СПЕЦИФИКИ НА ОБЕКТА ПРИ ОТДЕЛНИТЕ ВИДОВЕ ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА

Д-р Ралица Костадинова¹

I. Увод

В настоящето изложение последователно ще бъдат разгледани особеностите на обекта при отделните видове *престъпления по транспорта*, уредени в Раздел II на Глава XI от Наказателния Кодекс (НК). Анализът цели да докаже тезата, че групата на престъпленията по транспорта обхваща две групи посегателства, разграничени на плоскостта на обекта. Първите, като засягат обществените отношения, свързани с транспортната безопасност, може да се назоват *типични транспортни престъпления*. Вторите, макар и свързани с транспорта, не са транспортни престъпления и условно могат да бъдат наречени нетипични транспортни престъпления. Във връзка с тях ще бъдат направени предложения за усъвършенстване на законодателството.

Изходно положение в изследването е разбирането, че обект на престъплението е онова специфично обществено отношение, което деянието застрашава (поставя в опасност) или засяга (уврежда реално)². В наказателноправната теория се правят разграничения на плоскостта на обекта, като се обособяват общ обект, групов (родов) обект и непосредствен (конкретен) обект³. Непосредствен (конкретен) обект е конкретното обществено отношение, което конкретното деяние засяга и именно то ще бъде предмет на анализ в настоящата статия.

II. Особенности на непосредствения обект при отделните видове транспортни престъпления

1. Обект на общоопасното повреждане на транспортно средство или транспортно съоръжение

1.1. Престъпното повреждане на транспортно средство, принадлежности и съоръжения към тях е уредено в чл. 340, ал. 1 и 3 от НК. В наказателно-

¹ Асистент по наказателно право в НБУ, e-mail: rpetkova@nbu.bg.

² Вж. Гиргинов, А. Наказателно право на Република България. Обща част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С., Софи-Р, 2009, с. 112.

³ Вж. Владимирова, Р. Христова, К. Стефанов, Н. Наказателно право. Обща част. Основни теоретични положения, тестове, казуси, съдебна практика. С., Сиела, 2009, с. 54; Владимирова, Р. Костадинова, Р. Наказателно право в схеми и определения. Второ преработено и допълнено издание, С., Сиела, 2009, с. 35.

равната литература този вид престъпление се обозначава по различен начин. Въпреки разнообразието в терминологията, във всички случаи се акцентира върху общоопасния характер на посегателството, за да се отграничи от други сходни престъпления напр. престъпно унищожаване и повреждане на вещи, чл. 216 НК⁴. Като се отчита неговия особен предмет и специфичните форми на засягане, удачно е да се назовава *общоопасно повреждане на транспортно средство или принадлежност*, което наименование има и своята историческа обусловеност.

Така например още в първия български Наказателен закон 1896 (чл. 405, ал. 1) е предвидено наказание за този, "който умишлено повреди железницата или нейни принадлежности, с което излага на опасност живота или имота на другото", а също и за този, който по непредпазливост извърши деянието (чл. 406, ал. 1). През 50-те години на миналия век разглежданото престъпление е криминализирано вече в Глава XII - „Общоопасни престъпления“, чл. 320 на НЗ 1956 г., а останалите престъпления по транспорта са уредени в Глава XIII - „Транспортни престъпления“. Във връзка с това се поставя на дискусия в научните среди въпросът за принадлежността на този вид престъпление към групата на транспортните. Според някои автори въпреки систематичното си място тези престъпления са вид транспортни престъпления⁵. Обратното, а именно „да се разглеждат просто като престъпления по транспорта, това значи да не се дооценява техния действителен общественоопасен характер. По правилно е въпросите престъпления да се разглеждат като особен вид тъкмо на общоопасните⁶.

При съвременните условия подобни спорове са излишни. Може да се каже, че развитието на законодателството е наложило това престъпление да се причисли към групата на транспортните престъпления. Доводи в тази насока могат да се открият при анализа на признаците относно обекта на това престъпление.

1.2. Обект на общоопасното повреждане на транспортно средство, принадлежности и съоръжения към тях, което създава опасност, са *обществените отношения, които осигуряват безопасното функциониране на всички видове механичен транспорт*. Защитата на тези отношения обаче не е самоцелно, а във връзка с *неприкосновеността на човешкия живот, здраве и*

⁴ Например „общоопасно засягане на превозни средства“ - вж. *Ненов, Ив.* Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. С., Наука и изкуство, 1959, с. 370; „общоопасно засягане на транспортно превозно средство“ - вж. *Гиргинов, А.* Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С., Софи-Р, 2005, с. 495; „общоопасно увреждане на транспортни средства“ - вж. *Лютюв, К.* Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. О, ВИМВР, 1987, с. 73.

⁵ Вж. *Бузов, В.* Престъпления по транспорта. С., БАН, 1956, с. 34-37.

⁶ Вж. *Ненов, Ив.* Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. С., Наука и изкуство, 1959, с. 368.

имущество. Следователно обектът на разглежданото престъпление е *транспортната безопасност*, която съдържа два типа обществени отношения: свързани с нормалното функциониране на транспорта и тези, които гарантират неприкосновеността на човешкия живот, здраве и имущество в процеса на осъществяване на тази дейност.

Фактът, че разглежданото престъпление не е част от системата на престъпленията против собствеността или против личността, ясно показва че в случая става дума за защита на обществени отношения, различни от тези, които гарантират неприкосновеността на собствеността и живота на отделната личност. Безспорно и при липсата на разглеждания състав, настъпването на увреждане на живота, здравето или собствеността в резултат на подобно деяние би се квалифицирало като престъпление против живота, телесната неприкосновеност или собствеността. В конкретния случай става дума за нещо по-различно, а именно *деяние, което застрашава неограничен брой лица и причината за това е свързана с особеностите на механичните транспортни средства*. Боравенето с тях е източник на повишена опасност, поради което и най-малкото отклонение от утвърдените правила създава състояние на *обща опасност*, което следва да бъде санкционирано.

В случаите по чл. 340, ал. 1 от НК не става дума обаче за подобно нарушаване на установени правила, а за нарушаване на *общата забрана да не се вреди другиму* (генерален деликт). Деецът уврежда собствеността (върху транспортното средство или съоръжението) като се отнася с безразличие към възможността в резултат на тази повреда да се увреди човешки живот или здраве. *Основната цел на деецът е да повреди транспортното средство или съоръжение*, а не да присвои вещ (както е при кражбата по чл. 194 НК) или пък да нарани или умъртви човек (чрез общоопасното средство по чл. 116, ал. 1, т. 6 НК).

Така описан, обектът дава основание да се твърди, че *общоопасното засягане на елементи от транспорта (транспортни средства, принадлежности, пътища) е типично транспортно престъпление, тъй като има за обект транспортната безопасност*. Фактът, че тук не е нужно деецът да нарушава конкретни правила за безопасност, дава основание този вид посегателство да се обособи в подгрупа на транспортните престъпления, които ще бъдат назовавани общи транспортни престъпления.

2. Обект на общоопасното премахване на знаци или сигнали, свързани със сигурността на движение в транспорта

2.1. Общоопасното премахване на знаци или сигнали, свързани с транспортната безопасност, е уредено още в наказателното законодателство след Освобождението. В чл. 405, ал. 1 от НЗ от 1896 г. е криминализирано посегателство срещу железниците, а в чл. 412 от НЗ от 1896 г. е очертано престъпление срещу корабното движение. Може да се каже, че тези посегателства тра-

диционно се съдържат в наказателното законодателство, а понастоящем е уредено в чл. 344, ал. 1 от НК.

2.2. Следва да се отбележи че в ал. 1 на чл. 344 НК са криминализирани общественоопасни деяния, свързани с железопътния, водния и електротранспорта, докато по ал. 2 предмет е само автомобилният транспорт. Що се касае до общественоопасните деяния, засягащи сигурността във въздушния транспорт, те са уредени на отделно място в НК, а именно чл. 341а, ал. 2, б. „а“ НК. Тази специфика произтича от факта, че въздушния транспорт се появява в един по-късен етап от развитието на транспорта, поради което и неговата наказателноправна защита е дадена едва през 70-те години на XX век. Що се касае до обществените отношения, свързани с административното регулиране на безопасността със знаците или сигнали в сухопътния и водния транспорт, то тяхното значение отдавна е било отчитано като съществено.

2.3. Непосредствен обект на разглежданото престъпление са *обществените отношения, които обезпечават транспортната безопасност в автомобилния, железопътния, водния и електротранспорта*. Премахването на знаци и сигнали, свързани със сигурността на транспорта, създава опасност от настъпването на транспортно произшествие, с което се застрашава живота и здравето на хората. Ето защо дори абстрактното създаване на опасност в този случай осъществява състав на транспортно престъпление.

3. Обект на общоопасното създаване на опасност в транспорта

3.1. Нарушаването на правила за безопасно функциониране на транспорта, което създава опасност не присъства във всички правни системи. То е от типа на т.нар. резултатни престъпления на създаване на опасност. Това от своя страна поставя на дискусия необходимостта от тяхното криминализиране на подобен тип посегателство. Предвид факта, че от криминологична гледна точка противодействието срещу този тип посегателства се осъществява основно чрез общо предупредителното въздействие върху водачите на транспортни средства, то тяхното съществуване е оправдано. Безспорно се създават затруднения при разграничението с деянията, при които се нарушават правила, но не възниква опасност. Следва да се има предвид известната максимата в римското право, че злоупотребата не изключва употребата (*Abusus non tollit usum*).

3.2. Нарушаването на правила за безопасност, което създава опасност е криминализирано в чл. 342 от НК. Във връзка с неговия обект в наказателноправната литература се твърди, че обекта на разглежданото престъпление е *комплексен* и обхваща няколко типа обществени отношения. От една страна това са обществените отношения, свързани със законосъобразното осъществяване на транспортната дейност, а от друга тези, които охраняват конституционно гарантираните права на всички граждани относно техния живот, телесна неприкосновеност и собственост.

Във връзка с това могат да се споделят някои несъгласия. Вече бе казано, транспортната безопасност обхваща, както нормалното функциониране на транспорта, така и неприкосновеността на човешкия живот, здраве и собственост. Ето защо описано в чл. 342, ал. 1 НК престъпление е *еднообектно* и засяга (под формата на поставяне в опасност) *транспортната безопасност*. Така чрез криминализирането на създаването на опасност при нарушаване на правилата за безопасно функциониране на транспорта се цели наказателноправна защита на транспортната безопасност във всички видове механичен транспорт, които представляват източник на повишена опасност⁷. Обхванати са случаите както на движение (ал. 1), така и на експлоатация и ремонт (чл. 2) на всички видове транспорт като целта е гарантирането на неприкосновеността на живота, здравето и имуществото на хората в процеса на транспортната дейност.

3.3. Обществената опасност на разглежданото престъпление се състои в това, че с нарушаването на правила за движение, с извършването на недоброкачествения ремонт на транспортните средства и с пускането в експлоатация на технически неизправни транспортни средства *се засяга отрицателно транспортната безопасност*. De lege lata формите на това засягане са поставяне в опасност и увреждане на живота, здравето или собствеността на участниците в движението, което положение ще бъде критично анализирано на съответното място в изследването.

Направените констатации и изводи убеждават, че транспортното престъпление по чл. 342 от НК засяга обществените отношения, свързани с безопасното функционирането на транспорта, което включва в себе си движе-

⁷ Тук не се визира транспорта, осъществяван с пътни транспортни средства (например каруци). Според ВС отговорността за извършване на непредпазливо транспортно престъпление изисква наличността както на правно регламентирана дейност, така и тя да бъде източник на повишена опасност (вж. решение N° 362 ОТ 25.09.1990 Г. ПО Н. Д. № 29/1990 Г., III Н. О. НА ВС). Приема се, че движението на пътните превозни средства с животинска тяга е правно регламентирано със съответни правила за движение. Така например те трябва да се разполагат на платното за движение, както и другите превозни средства, да спазват водачите им предимство при преминаване на кръстовище и извършват правилно маневрите, които им предстоят по платното за движение, а освен това и сигнализационни средства при движение през деня и през нощта. *Движението на каруци и платформи, теглени от кон или магаре> не представлява дейност, която е източник на повишена опасност за другите участници в движението*. Те не могат да бъдат отъждествени с моторните превозни средства, които развиват високи скорости по пътищата и имат опасен спирачен път и опасна зона за спиране. Водачите на такива превозни средства не преминават през курсове и учебни форми за квалификация и в много случаи тяхното движение по определени пътни участъци е забранено. В известни случаи водачите на тези пътни превозни средства могат да причинят транспортни произшествия, както това извършват и водачите на моторни превозни средства. Това обаче не е основание да се твърди, че поначало движението им е опасно.

нието, експлоатацията и ремонта на всички видове транспорт (железопътен, въздушен, сухопътен и воден транспорт). Използваният тук термин *безопасност на функционирането* включва в себе си три елемента: *безопасност на движение, безопасност на експлоатация и безопасност на ремонт.*

3.4. По всички тези съображения е видно, че ал. 1 и ал. 2 на чл. 342 НК са предназначени да охраняват обществените отношения, осигуряващи нормалното осъществяване на транспортната дейност при опазване живота, здравето и имуществото на хората. Те съдържат различни състави на един вид престъпление, което се нарича „престъпно нарушаване на правила за безопасно функциониране на всички видове транспорт, създаващо опасност за живота, здравето и имуществото на хората.“

Предвид изложеното по горе с основание може да се твърди, че чл. 342, ал. 1 и 2 НК е *универсална* наказателноправна норма, която предвижда наказателна отговорност за всички посегателства, свързани както с управлението, така и с експлоатацията и ремонта в областта на всички видове транспорт, подобно на практиката в чужди законодателства⁸. Това положение кореспондира със съвременните насоки за развитие на транспорта и идеята за създаване на *мултимодален транспорт* и съответни единни правила във връзка с това⁹. Ето защо съществуването на състав, даващ наказателноправната защита на всички видове транспорт, може да бъде отчетено като удачно и кореспондиращо с бъдещото развитие на транспортното законодателство.

4. Обект на общоопасно увреждане на живота, здравето и собствеността на хората при осъществяване на транспортна дейност, -

4.1. В чл. 343 от НК е описан състав на транспортно престъпление, при което в резултат на деянието по чл. 342 ал. 1 и 2 настъпват *реални вреди (значителни имуществени вреди, телесни повреди или смърт), поради кое-*

⁸ Подобно е законодателното решение в НК на Полша (чл. 173, 174, 177) и НК Швейцария (чл. 237). По различно са уредени посегателствата в НК на РФ, където чл. 263 и чл. 264 дават диференцирана наказателноправна защита, съответно: 1) на железопътния, въздушния и водния и на 2) автотранспорта. Ето защо и някои наши автори извеждат на преден план автотранспорта; за което на този етап няма законови основания и предпоставки. Тенденцията за даване на правна защита от посегателства във всички видове транспорт съответства на световните усилия по посока създаването на Правила за единен мултимодален транспорт.

⁹ Относно мултимодалния транспорт подробно вж. Silingardi - Lana, *El transporte multimodal*, Bogotó, 1998; Kindred - Brooks, *Multimodal Transport Rules*, The Hague, 1997; CAPRIOLI, *Considerations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents du transport multimodal*, in D.M.F., 1993, 204. Известно е, съществува Конвенция за международния мултимодален транспорт, подписана на 24 май 1980 г., която не е ратифицирана от нашата страна. Текстът на конвенцията вж. в интернет на адрес: <http://rO.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal.htm>

то ще бъде назовавано същинско транспортно престъпление, Безспорно, същинското транспортно престъпление е квалифициран случай на престъпното създаване на опасност в транспорта. Ето защо те имат общ обект, а именно обществените отношения във връзка с транспортната безопасност, като разликите могат да се търсят единствено в степента на засягане на визираните обществени отношения.

4.2. Транспортната безопасност е единство от нормално функциониране на механичния транспорт и неприкосновеността на човешкия живот, здраве и собственост. В подкрепа на твърдялото е фактът, че престъплението по чл. 343 от НК ще бъде довършено единствено при кумулативно наличие на два елемента: нарушение на правила за безопасност и засягане на указаните правнозащитени блага (под формата на увреждане). Липсата на един от двата признака води до следните две възможни хипотези.

Първо, ако нарушаването на установени правила за безопасност не е довело до настъпване на визираните в НК последици, то деянието не е осъществява състав на транспортното престъпление, а е основание за търсене на административна отговорност за транспортно нарушение.

Второ, ако е причинен посочения по-горе резултат, но без това да е в причинна връзка с допуснатото нарушение, то следва да се субсумира фактическия състав по друг законов състав, несвързан с транспортните престъпления, но предвиждащ тези последици (например отговорност за причиняване на средна телесна повреда, чл. 129 НК)¹⁰.

Наред с описаните в Раздел II видове престъпления съществуват и няколко специални хипотези на транспортни престъпления, които имат за предмет точно определен вид транспорт. Характерно за тях е, че те съществуват наред със съставите на общите транспортни престъпления, не ги изключват, а ги допълват. Чрез тях се дава по-пълна защита на въздушния транспорт и на транспорта, осъществяван с моторни превозни средства.

5. Обект на престъплението в областта на въздушния транспорт

5.1. Появата и развитието на въздушния транспорт за граждански цели са последвани от нарастване на ролята на международния въздушен транспорт. Неговото значение за поддържане на международните отношения и сътрудничество във всички области е всеизвестно. Наред с това осъществя-

¹⁰ В законодателствата на някои страни това положение се прилага дори да са нарушени правила за движение, т.е. не са предвидени състави на транспортни престъпления, а се прилагат съответните наказателноправни норми, които предвиждат тези последици (напр. смърт, телесни повреди). Вж. Наказателните кодекси на Австрия, Дания, Китай и Швеция.

ване на въздушен транспорт налага стриктното спазване на определени технически изисквания и правила за излитане, полет и кацане на въздухоплавателните средства. Така и най-малките нарушения могат да създадат реална опасност за живота и здравето на пътниците, за катастрофи на самолети и за причиняване на материални и морални вреди.

Наред с ползите от въздушния транспорт в световен план се появява ново негативно явление, което мнозина назовават *въздушното пиратство*. То поставя важни въпроси пред международната общност - напр. дали тези актове да се третират като политически или само като криминални; как при липсата на състави до момента да се квалифицират извършените вече деяния; кои могат да бъдат субекти на пиратството и др.¹¹. Във връзка с това през 1970 г. в Хага е подписана *Конвенция за борба с незаконното завладяване на самолети*¹² (*Хагска конвенция*), а през 1971 г. в Монреал е изработена *Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация*¹³ (*Монреалска конвенция*).

През 70-те години на миналия век България се присъединява към тези международни конвенции, което от своя страна налага съответни промени в областта на наказателното законодателство. В изпълнение на поетите ангажменти със ЗИДНК от 5.XII.1975 г. са въведени нови т. нар. конвенционни престъпни посегателствата в областта на въздушния транспорт, които в специализираната наказателноправна литература се обозначават като *престъпления против сигурността на гражданската авиация (т. нар. „въздушно пиратство“*¹⁴).

¹¹ Подробно вж. Михайлов, Д.. Престъпления против международната гражданска авиация. С., Наука и изкуство. 1977, с. 5- 33.

¹² Подписана на 16.XII.1970 г. в Хага като България участва активно при нейното изработване и приемане.

¹³ Ратифицирана с Указ № 15 на Държавния съвет от 15.01.1973 г. - ДВ, бр. 6 от 19.01.1973 г. Обн., ДВ, бр. 45 от 11.06.1974 г. в сила за България от 24.03.1973 г. Съгласно Указ № 15 на Държавния съвет от 15.01.1973 г. , ДВ, бр. 45 от 1974 г. Следва да се отбележи, че Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация от 1971 г. се ратифицира от българска страна със следната резерва по чл. 14: "Народна република България не се счита обвързана с клаузата за задължително предаване споровете по тълкуването или приложението на Конвенцията на арбитраж или на Международния съд в Хага." Резервата е оттеглена съгласно точка 27 от Закона за оттегляне на резерви и декларации по международни конвенции относно задължителната юрисдикция на Международния съд и Международния арбитраж (ДВ, бр. 8 от 1994 г.

¹⁴ В наказателноправната теория се изказва мнение, че терминът „въздушно пиратство“ не отразява спецификата на тези престъпленията. Въпреки това този термин се употребява *условно*, защото е насочващ и лаконичен, вж. Михайлов, Д. Наказателноправна защита на гражданската авиация. В: Проблеми на наказателното право. Особена част. С., Сиела, 2008, с. 772 и сл.

5.2. Престъпленията против сигурността на гражданската авиация имат за обект *обществените отношения, във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване (национално и международно*

В наказателноправната теория се сочи, че престъпленията против сигурността на гражданската авиация са *престъпления с международен елемент*¹⁶, тъй като тяхното успешно противодействие е свързано с международното сътрудничество на държавите в тази област. Обстоятелствата, които налагат това, са добре проучени и описани в литературата, поради което тук ще бъдат само изброени: 1) задължението на държавите да осигурят безопасност при полетите на въздухоплавателните средства произтича от международното въздушно право; 2) неизбежността на наказанието може да се постигне само чрез координирани решения и действия на повече държави и световната общественост като цяло; 3) технически предимства на въздушния транспорт като високи скорости, разнообразие на въздушните линии и трасета, голяма дължина на авиолиниите, маневреност на въздушните превози и др. дава възможност за бързо пренасочване от вътрешен към международен полет; 4) специфичния характер на гражданската авиация налага мерките за противодействие да имат международен характер; 5) унификацията на националните законодателства може да се постигне чрез установяването на единна международноправна база, която да укаже правната квалификация, санкционните последици, компетентните органи и др.¹⁷ Ето защо тези престъпления са предвидени с три международни конвенции и следователно са международно противоправни. Международният характер на тези посегателства е предопределен от особеностите на предмета на посегателство. Въздухоплавателното средство, представлява най-бързото превозно средство на големи разстояния, поради което основно е предназначено за международни полети. От друга страна следва да се има предвид, че въздушния транспорт е „дейност, която представлява източник на повишена опасност за широк и неограничен кръг международни отношения, за лични имуществени или материални и морални ценности. Разчитайки именно на тези обективни фактори, деецът използва огнестрелни оръжия, взривове ит. н., които могат да предизвикат всеки момент катастрофа с непоправимо тежки последици.“¹⁸.

В обобщение може да се посочи, че макар посегателствата в областта на въздушния транспорт да могат да засегнат, както безопасността на вътрешен полет, така и безопасността на международен полет, те следва да се раз-

¹⁵ Вж. *Филчев, Ив.* Наказателна отговорност за престъпления по автотранспорта. В: Лекции за следдипломна квалификация. Том XX, С., 1981, с. 387.

¹⁶ Вж. *Михайлов, Д.* Престъпления против международната гражданска авиация. С., Наука и изкуство. 1977, с. 61 и сл.

¹⁷ Вж. *Михайлов, Д.* Наказателноправна защита на гражданската авиация. В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2003, с. 779.

¹⁸ Вж. *Михайлов, Д.* Престъпления против международната гражданска авиация. С., Наука и изкуство. 1977, с. 65.

глеждат преди всичко като транспортни престъпления. Техен обект са обществените отношения във връзка с безопасността на въздухоплаването (като разновидност на транспортната безопасност). Тяхната специфика се заключава в това, че е възможно да засегнат интересите и на други страни, което обаче не премахва тяхната основна функция, а именно да дават наказателноправна защита на въздушния транспорт.

5.3. Системата на престъпленията против въздушния транспорт включва следните видове престъпления: 1) Умишлено увреждане на въздухоплавателно средство по чл. 340, ал. 2 от НК като специална хипотеза на общоопасното повреждане на транспортно средство; 2) Застрашаване на въздухоплавателно средство, чл. 341а от НК; 3) Противозаконно завладяване на въздухоплавателно средство (т. нар. „въздушно пиратство“), 341 б от НК. Следва да се има предвид, че всяко *едно от тях по специфичен начин засяга транспортната безопасност, а международния характер само повишава степента на обществена опасност*. Той е възможен, но не и задължителен елемент от обективна страна. В случаите, когато деянието се извършва на територията на една страна, а завършва на територията на друга, безспорно е налице международен елемент. Това обаче не следва да омаловажава факта, че се поставят в опасност живота и здравето на хората и следователно обект на посегателство също е транспортната безопасност.

6. Престъпления в областта на транспорта, осъществяван е моторно превозно средство

6.1. Обект на престъпно управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол или наркотични вещества или техни аналози

Във връзка с управлението на моторно превозно средство с алкохол в кръвта в съдебната практика се обосновава становището, че негов са „обществените отношения, уреждащи използването на технически средства, които поради своето естество, представляват източници на повишена опасност“¹⁹. Това становище не може да се приеме без някои уточнения.

Чрез криминализирането на шофирането след употреба на алкохол или наркотици в чл. 343 в от НК, законодателят дава правна защита на обществени отношения, които са свързани с безопасното движението по пътищата и имат за цел да гарантират неприкосновеността на живота, здравето и собствеността на хората при осъществяване на транспортната дейност. Особеностите на транспортната дейност (общественополезна дейност, източник на повишена опасност) поставят пред водачите на МПС изисквания за необременено психофизическо състояние, което след употреба на алкохол и наркотици закономерно се влошава. Ето защо „нашият законодател основателно

¹⁹ Вж. Присъда на Софийски районен съд от 27.10.2005 г. по н. о. х. д. № 1729/2005 г., ПИС Алис.

е преценил, че създаването на предпоставки за запазване на динамичния стереотип и годността на сетивата и психиката е особено необходимо при общественозначимите дейности, които са източник на повишена опасност²⁰. Определянето на гранично съдържание на алкохол в кръвта на водачите на МПС цели да ограничи броя на произшествията, предизвикани от водачи в пияно състояние. Съдебната практика е единодушна по въпроса за обществената опасност на тези деяния. Счита се, че особено укорими са престъпленията, при които деецът съзнателно поема управлението на моторно превозно средство, след като е употребил алкохол, пренебрегвайки неблагоприятните последици от алкохолното опиване при осъществяването на една дейност с безспорно голям риск за водача, пътуващите с него и всички останали участници в движението като други водачи, пътници и пешеходци²¹.

С оглед на гореизложеното може да се обобщи, че непосредствен обект на престъпно управление на МПС след употреба на алкохол или наркотични вещества или техни аналози по чл. 343б от НК са *обществените отношения, гарантиращи с транспортната безопасност чрез недопускане на лица, които са в състояние на опиянение (под въздействие на наркотици или алкохол) да управляват МПС*. Така определен непосредствения обект кореспондира с родовия обект на транспортните престъпления, уредени в Раздел II на Глава XI от НК²², а именно транспортната безопасност, като обхваща само един от видовете транспорт (този с МПС).

6.2. Обект на престъпното управление на моторно превозно средство в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право да се управлява моторно превозно средство

Управлението на моторно превозно средство в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право да се управлява МПС е криминализирано през 1995 г. чрез създаването на новия чл. 343в НК, подобно на практиката в други страни²³. Общественоопасният характер на деянието по чл. 343в НК е свързан с обстоятелството, че едно лице, след като вече е лишено от право да управлява МПС, нарушава наложената му забрана и отново управлява

²⁰ Вж. *Владимиров, Р.*, По повод включването на квалифициращия признак „пияно състояние“ в чл. 34б НК. *Държава и право*, 1990, № 2, с. 96.

²¹ Вж. Решение № 251 от 18.04.2005 г. на ВКС, ПИС „Алис“.

²² Относно родовия обект на транспортните престъпления вж. *Костадинова, Р.* Обща характеристика на престъпленията по транспорта. *Юбилеен сборник на департамент „Право“*, С., НБУ, 2006, с. 314 и цит. там литература.

²³ Например в англо-санксонската правна система престъплението е известно като Driving while disqualified. То не се съдържа обаче не е престъпление, а нарушение във връзка с транспортната безопасност (offences). Въпреки това санкцията, налагана при неговото извършване е достатъчно превантивна.

такова. Следователно за изясняване на обективните признаци на състава е нужно да се установи правния режим на правоспособността, която е задължителна предпоставка за управление на превозно средство.

Негов непосредствен обект са *обществените отношения, свързани с безопасността на движение, осъществявано по пътищата на страната с моторни превозни средства*. В случая засягането става като се нарушава забраната за управление на МПС след като деецът вече е извършил пътно-транспортно административно нарушение, за което е наказан. В съдебната практика се приема, че управлението без свидетелство за управление „съставлява престъпление е висока степен на обществено опасност”²⁴. Ето защо не е нужно деецът да е нарушил други правила, свързани с транспортната безопасност, за да е осъществен съставът по чл. 343в от НК.

До тук разгледаните видове престъпления обозначаваме като транспортни, защото имат за непосредствен обект обществените отношения, охраняващи транспортната безопасност. Ето защо в настоящето изложение те се определят като транспортни престъпления и следва да бъдат самостоятелно уредени в Раздел II на глава XI от НК, която да се измени чрез изключване на посегателствата, свързани със съобщенията, по следния начин „Транспортни престъпления”.

III. Особенности на обекта на нетипичните транспортни престъпления

В Раздел II от Глава XI на НК, озаглавен „Престъпления по транспорта”, освен типични транспортни престъпления, са криминализирани и такива *общественоопасни деяния, които макар и да се осъществяват в процеса на транспортната дейност, не засягат нейното безопасно функциониране*. В тази връзка се поставя въпросът дали тази група престъпни деяния могат да се определят като транспортни престъпления. По повод на това в настоящата статия се поддържа тезата, че тези престъпления имат за обект *обществените отношения, свързани с реда в транспорта и принадлежат към престъпленията по транспорта, но нямат основната функция на типичните транспортни престъпления*, а именно да защитават обществените отношения, свързани с транспортната безопасност.

По тези съображения те формират самостоятелна група престъпления, които макар и свързани с транспортната дейност, не засягат нейната безопасност, а други обществени отношения и могат да бъдат назовани „*нетипични транспортни престъпления*”. Анализът на особеностите на техните обекти показва, че те не засягат транспортната безопасност, а реда на Държавно управление или правото на собственост върху моторни превозни средства.

²⁴ Вж. Решение № 707 от 2004 на ВКС.

1. Обект на престъпно служене с контролни знаци за моторни превозни средства

Моторните превозни средства се регистрират и им се поставят контролни номера, издадени по установен образец и форма от компетентните държавни органи. Те са установени в *Наредба № 1-45 от 24.03.2000 г. за регистрацията, отчета, пускането в движение и спирането от движение на моторните превозни средства и на ремаркетата, теглени от тях*²⁵. Така непосредствен обект на престъпното служене с контролни знаци по чл. 345 НК от са *обществените отношения, които осигуряват нормалното осъществяване на контролния режим и идентифицирането на моторните транспортни средства*. Ето защо разглежданото деяние не засяга обществените отношения, свързани със сигурността на движение, а с тяхната отчетност²⁵.

Предвид факта, че се накърняват отношения, свързани с реда в транспорта, то престъплението би следвало да се разглежда като такова срещу реда на държавно управление и да намери място в съответната Глава от Особената част на НК, което положение е възприето в чужди законодателства²⁷. Подобна законодателна промяна е в съответствие с концепцията за транспортните престъпления като специфична група общественоопасни деяния. Разглежданото престъпление не поставя в опасност живота, здравето или собствеността на хората при осъществяване на транспортна дейност, което се подкрепя и от наказателноправния анализ признаците на състава. Ето защо престъплението по чл. 345 от НК не е транспортно престъпление. De lege ferenda престъпното служене с контролни знаци за моторно превозно средство следва да бъде уредено в Глава VIII, Раздел I от НК, които е посветен на престъпления против реда на управление.

2. Обект на подправката на идентификационен номер на моторно превозно средство или на части от моторно превозно средство

Вторият вид престъпление против реда в транспорта от сравнително кратко време присъства в особена част на НК. През 2000 г. със ЗИДНК²⁸ в чл. 345а, е обявена за престъпна подправката на идентификационен номер на МПС или на части от него подобно на практиката в други европейски страни²⁹.

²⁵ ДВ, бр. 31 от 14.04.2000 г., в сила от 14. 04. 2000 г.

²⁶ Срн. *Петров. В.* Наказателно право на НРБ. МВР, С. 1985, с. 341.

²⁷ Например чл. 326 от НК на Руската федерация, който криминализира престъпното служене с контролни знаци е уредено като посегателство против реда на управление.

²⁸ ДВ, бр. 21 от 2000 г

²⁹ В наказателното право на Украйна и Латвия това деяние е престъпление по транспорта, докато в НК на Русия това е вид престъпление против реда на управление (чл. 326 НК Русия).

Непосредствен обект на разглежданото престъпление са *обществените отношения, осигуряващи реда и правната сигурност в транспорта, осъществяван с моторни превозни средства*. Тук степента на обществена опасност е обусловена от значението, което идентификационните знаци имат за дейността на контролните органи по транспорта. Забелязват се два важни момента.

Първо, подправката на идентификационен номер, подобно на служенето с чужди контролни знаци, не засяга транспортната безопасност и не поражда опасност за живота, здравето или имуществото на хората. С деянието се засяга реда на управление и възможността на компетентните органи да идентифицират отделните транспортните средства. Много често това посегателство е вторична престъпна дейност, имаща за цел за прикрие престъпно отнемане на МПС и да улесни преминаването му от територията на една страна в друга.

Второ, предмет на престъплението може да бъде моторно транспортно средство. Тази особеност е обусловена от особеностите му вторична престъпна дейност. Най-честите отнемания в областта на транспорта, са тези на МПС. Ето защо и т. нар. пренабиване на идентификационен номер на автомобил е обществено опасно и с основание преследвано като престъпление.

Могат да се споделят несъгласия по систематичното място на този вид престъпление, което много напомня престъпната подправка на документи и на официални удостоверителни знаци. Именно поради това сходство, по удачно би било *de lege ferenda* престъпната подправка на идентификационен номер на моторно превозно средство да бъде уредено като престъпление против реда на управление.

3. Обект на отнемането на чуждо моторно превозно средство с цел ползване и на престъпното проникване в моторно превозно средство

Престъпното проникване в МПС е уредено в чл. 346 от НК. С неговото извършване се нарушава правото на собственика/владелеца да управлява и ползва притежаваното от него МПС. Във връзка с обекта някои автори допълват, че съществува опасност и за сигурността на движението³⁰, а други, че обект са и обществените отношения, свързани с безопасното функциониране на транспорта³¹, което не може да бъде споделено по следните съображения.

Отнемането на МПС води преди всичко до засягане на възможността за нормално упражняване на правото на собственост и владението върху пред-

³⁰ Вж. Петров, В. Наказателно право на НРБ. МВР, С. 1985, с. 342.

³¹ Вж. Бонев, С. Наказателно правна характеристика на престъплението по чл. 346 НК. - *Социалистическо право*, 1975, №11, с. 29; Макева, Б. Наказателно-правна характеристика на престъпните посегателства срещу МПС. [он-лайн публикация, достъпна на адрес]: http://lex.bg/members/blagorodna_makevay/page6.php

мета на престъплението³². Аргументът, че съществува опасност за движението, защото водачите на отнетите МПС обикновено се движат бързо и без необходимата квалификация, не е основателен³³. Разбира се това не е изключено, но ако то се осъществи, ще бъдат нарушени други правила, а именно за безопасност на движението. Така неправомерното поведение на водачът след самото отнемане ще бъде обхванато от състав на транспортно правонарушение. Възможно е обаче деецът след отнемането на МПС да го управлява, спазвайки всички правила за безопасност, поради което не би могло да се твърди, че е налице засягане на транспортната безопасност. Ето защо единствените отношения, които се засягат, са тези във връзка с правото на собственост и владение на МПС. По тези съображения, следва да се коригира и систематичното място на престъпното отнемане на МПС с цел ползване, което е част от системата на престъпленията против собствеността по Глава V от НК.

Удачно би било отнемането с цел ползване по чл. 346 от НК да се разположи систематично в Глава V от НК, озаглавена „Престъпления против собствеността“ като се създаде нов състав на престъпление (напр. 199а от НК), който да обхваща случаите на престъпно отнемане на МПС с цел ползване (основен и квалифицирани състави). Аналогично е положението и при престъпното проникване в моторно превозно средство по чл. 346б от НК, поради което специално няма да бъде разглеждано.

Предвид гореизложеното може да се обобщи, че непосредствен обект на разглежданото престъпление са *обществените отношения, които осигуряват нормалното упражняване на фактическа власт върху моторните превозни средства и условията за тяхното съхранение и запазване.*

Направеният анализ на съставите, визирани в чл. 345, 345а и 346 от НК показва, че престъпленията, описани в тях не засягат транспортната безопасност. Те могат са бъдат назовани нетипични транспортни престъпления, защото макар и свързани с транспорта, не засягат отрицателно транспортната безопасност. Ето защо те следва да бъдат уредени в съответните глави от НК с оглед характера на застрашените обществени отношения (право на собственост или ред на държавно управление).

Заклучение

Направеният анализ в настоящата статия дава основание да се твърди, че транспортните престъпления са общественоопасни деяния, които *застрашават или увреждат транспортната безопасност.* Ето защо систематично тази група престъпления следва да бъдат уредени в самостоятелен раздел

³² Вж. Михайлов, Д. Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. В: Лекции за следдипломна квалификация, С., 1982, XXI том, с. 376.

³³ Вж. Петров, В. Наказателно право на НРБ. МВР, С. 1985, с. 342.

на Глава XI от Особената част на НК, озаглавен „Транспортни престъпления“. Останалите видове престъпления, свързани с транспорта, но не засягащи транспортната безопасност, а други обществени отношения следва да бъдат систематично уредени в съответните глави в НК.

SPECIFICITIES WITH REGARD TO THE OBJECT OF THE VARIOUS TYPES OF TRAFFIC CRIMES

Lecturer Ralitsa Kostadinova, PhD

In this paper the specificities with regard to the object of the various types of traffic crimes shall be considered in consecutive manner following the order of their legal provision under Section II of Chapter XI of the Criminal Code. The analysis aims to support the understanding that two groups of offences according to their object fall in the group of traffic crimes. On the one hand, these are the offences that affect the social relations related to transport safety which may be denominated as *typical traffic crimes*. On the other hand, although they are also related to transport, but do not constitute traffic crimes these are the offences that may conditionally be denominated as *atypical traffic crimes*. With regard to the latter the author makes proposals to improve the legislation currently in force.