

ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕСТЪПЛЕНИЯ В КОНТЕКСТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА НЕПРЕДПАЗЛИВОСТ

Докторант, Надя Пандилова
Университет за национално и световно стопанство

TRANSPORT CRIMES IN THE CONTEXT OF PROFESSIONAL NEGLIGENCE

PHD student, Nadya Pandilova
University of national and world economy

Резюме

Настоящият доклад цели да разкрие и изследва историческите аспекти на отделянето на някои транспортни престъпления от престъпленията, извършени при професионална непредпазливост. Дълго време доктрината е изхождала от разбирането, че дейностите по транспорта, като източник на повишена опасност са само един от аспектите на цялата проблематика, свързана с професионалната непредпазливост. В тази връзка престъпленията, извършени от шофьори (професионални или любители) са били квалифицирани като престъпления, извършени при професионална непредпазливост (чл. 131 и 146 НК от 1956 г.), а само престъпленията, осъществени от работници или служители по транспорта са били подвеждани под специалните състави на чл. 333 и 334 НК от 1956 г. През 1982г. с промените със ЗИДНК, шофьорите започват да се отнасят към кръга от възможни субекти на престъпленията по транспорта и съобщенията наред с работниците и служителите по транспорта. С тези законодателни промени (приемане текстовете на чл. 342 и 343 от сега действащия НК) се постига така желаното уеднаквяване в наказателната отговорност на работниците по транспорта и водачите-любители на МПС.

Ключови думи: *транспортни престъпления, професионална непредпазливост, шофьори, работници или служители по транспорта*

Abstract

This report aims to reveal and examine the historical aspects of the separation of certain transport crimes from the crimes committed with professional negligence. For a long period, the doctrine had the understanding that the transport activities being a source of major danger are only an aspect of the issues regarding professional negligence. In relation to that, the crimes committed by drivers (whether these drivers were professional or unprofessional) were qualified as crimes committed with professional negligence (under art. 131 and art. 146 of the Criminal Code from 1956), while only crimes committed by transport workers and employees were qualified under the special constituent elements of the crimes under art. 333 and art. 334 of the Criminal Code from 1956. Through amendments in 1982 with the Act to Amend and Supplement the Criminal Code, the drivers are included in the scope of possible subjects of the crimes against transport and communications along with the transport workers or employees. Through these legislative changes (the adoption of the provisions of art. 342 and art. 343 of the present Criminal Code) the aimed unification in the penal responsibility of the transport workers and the unprofessional drivers of motor vehicles is achieved.

Key words: *transport crimes; professional negligence; drivers; transport workers or employees.*

Doi: <https://doi.org/10.36997/LBCS2020.298>

Въведение

Сред промените, залегнали в наказателния кодекс от 1956 г., с изключително значение в исторически план е създаването на новата глава XIII в Наказателния кодекс, специално уреждаща престъпленията по транспорта¹.

Изложение

Важно е да се отбележи, че до 1956 г. (когато наказателния закон се преименува на наказателен кодекс), системата на особената част на НЗ от 1951 г., не е съдържала обособена глава или раздел, посветени на транспортните престъпления². Към този момент, отделни състави на престъпленията, засягащи транспортната безопасност, са се съдържали единствено в главата „Общопасни престъпления“ и по-конкретно в чл. 320-321 и чл. 324 НЗ от 1951 г. Тези състави са уреждали хипотезите на умишлено и непредпазливо повреждане на транспортно средство или принадлежност към него, което създава опасност и съответно хипотезите на умишлени посегателства във връзка със знаците, свързани с транспортната безопасност).

Но наред с посочените по-горе състави, в случаите на причиняване на смърт или телесна повреда при упражняване на транспортна дейност, са се прилагали бланкетните състави на чл. 131 и 146 НЗ от 1951 г. (уреждащи причиняването на смърт и телесна повреда при т. нар. професионална непредпазливост). Излиза, че за известен период от време по отношение извършваните транспортни престъпления са били приложими няколко състава, поместени на различни места в наказателния закон.

Трудностите по прилагането на различните текстове, намиращи се на различни места в закона, стават все по-големи със създаването на специалната глава „Престъпления по транспорта“, поместена в НК от 1956 г.

С добавянето на тази глава се поставя началото на едно „лутане“ от страна на доктрина и съдебна практика по въпроса в кои случаи са приложими текстовете на чл. 131 и 146 НК³ (посветени на професионалната непредпазливост), и в кои поместените в новата глава текстове на чл. 333 и 334 НК⁴ (посветени на едни от най-често срещаните престъпления по транспорта).

Колизията между посочените норми се е дължала на факта, че и едните, и другите са обхващали случаите на причиняване смърт или телесна повреда по непредпазливост,

¹ Изв., бр. 12 от 10. 02.1956 г.

² **Костадинова, Р.** Транспортни престъпления, 2012, с. 64

³ Текстът на чл. 131 НК гласи, че който причини другиму смърт поради незнание или немарливо изпълнение на занятието си като лекар, шофьор и други, се наказва с лишаване от свобода до 10 години и глоба до 200 лева.

А съгласно текста на чл. 146, ал. 2 НК „Ако виновният е причинил такива повреди поради незнание или немарливо изпълнение на занятието си, наказанието е лишаване от свобода до 8 години при тежка телесна повреда и до 3 години при средна телесна повреда.“

⁴ Съответно текстът на чл. 333 НК е гласял следното: работник или служител по транспорта или собственик на моторно превозно средство, включено в транспорта за общо ползване, който наруши трудовата дисциплина (правилата за движението, изискванията за доброкачественост на ремонта на подвижния състав, пътя и съоръженията, правилата за натоварване и съхраняване на товарите и други такива), от което последва или може да последва повреда или унищожаване на подвижния състав, пътя или съоръженията, опасност за живота на хора, значително неизпълнение на плана за превозите или други значителни вредни последици, се наказва с лишаване от свобода до 15 години.

Ако от това последва смърт на повече от едно лице или ако деянието е извършено в пияно състояние, наказанието е лишаване от свобода не по-малко от 15 години, а в особено тежки случаи - смърт.

А чл. 334 НК е уреждал непредпазливото извършване на деянието по чл. 333 НК.

проявена във връзка с упражняване на едно опасно занятие, каквото е транспортната дейност. С оглед на казаното, напълно се оправдава и първоначално постановената противоречива практика по въпросите, касаещи квалификацията на непредпазливото убийство или телесна повреда, причинени при извършване на транспортна дейност.

В тази връзка, важно значение има Постановление № 1/1956 г., в което Пленумът на ВС застъпва становището, че „когато транспортен работник или собственик на превозно средство, включено в транспорта за общо ползване, извърши деяние по чл. 334 НК с резултат смърт, средна или тежка телесна повреда на едно лице, налице е освен деяние по чл. 334 и такова по чл. 131, ал. 1 или чл. 146, ал. 2“⁵. И след това постановление обаче продължава разнобоят в практиката на ВС по отношение приложението на посочените разпоредби.

Важно е да се отбележи, че за дълъг период от време, дейността на шофьорите, бидейки считана за занятие, създаващо повишена опасност за околните, е попадала под обхвата на текста на чл. 131 или 146, ал. 2 НК (към престъпленията против личността), в случаите, когато в резултат на нейното непредпазливо упражняване се е стигало до причиняване на смърт или телесна повреда. И по тази логика, непредпазливостта, която е била проявена при извършването на шофьорската дейност, се е считала за професионална.

В подкрепа на казаното е и разбирането на Ненов, който изхождайки от това, че транспортната дейност е източник на повишена опасност, е считал, че престъплението по чл. 334 НК не представлява нещо изключително, а е само един аспект от проблематиката, свързана с професионалната непредпазливост въобще⁶.

С оглед изложеното е важно да се подчертае, че за дълъг период от време голяма част от осъществените от шофьорите (професионалисти или любители) престъпления по транспорта са влизали в обхвата на престъпленията, извършени при професионална непредпазливост (чл. 131 и 146, ал. 2 НК).

Така единствено работниците или служителите по транспорта (на които по надлежния ред е възложена дейност, свързана с техническата и стопанската експлоатация на транспорта, както и с ремонта на подвижния състав, пътя и съоръженията⁷) са били третираны като възможни субекти на престъпленията по чл. 333 и 334 НК.

Съществуващото разграничение между шофьорите и транспортните работници или служители, тази диференциация на тяхната наказателна отговорност от гледна точка квалификацията на извършеното се запазва и след приемане на новия НК през 1968 г. като тя продължава до 1982 г. Така за периода от 1956 г. до 1982 г. извършваните от транспортните работници или служители престъпления са се квалифицирали като такива по транспорта, докато осъществяваните от шофьорите (професионалисти или любители) като престъпления против личността (макар по естеството си да са типични транспортни престъпления).

Всъщност с приемане на законопроекта за изменение и допълнение на наказателния кодекс от 1982 г.⁸ (ЗИДНК) вече за първи път в Глава XI (Общопасни престъпления) раздел II (Престъпления по транспорта и съобщенията) от новия НК, намират уредба и двете категории лица.

⁵ Р. 245-56-III н.о. (Сб., с. 236) и Р. 87-57-ОСНК (Сб., с. 28)

⁶ Ненов, Ив. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2, ДИ Наука и изкуство, 1959, с. 408

⁷ Вж. т. 1, б. „а“ от постановление № 6/1969 г. на Пленума на ВС

⁸ Вж. Стенографски дневници, VIII НС, V сесия, 1982, с. 19

Понастоящем в чл. 342 от сега действащия НК, който съответства на стария чл. 333 НК (от 1956 г. отм.) вече е предвидена една и съща наказателна отговорност за субектите, които управляват превозни средства и работниците или служителите по транспорта.

Това решение е продиктувано от необходимостта да се очертаят по-пълно и правилно съставите на съответните престъпления, като се отстранят различията и споровете по прилагането им в практиката.

Както се посочва и в мотивите на законопроекта, главната цел е да се уеднакви наказателната отговорност на работниците по транспорта и на водачите-любители на МПС при причиняване на смърт, телесна повреда, значителни имуществени вреди и пр., като в чл. 342 и 343 НК се премахне досегашното изискване деецът да бъде непременно работник или служител по транспорта.

Ако се вгледаме по-дълбоко в тези законодателни промени, ще видим, че с тях се цели постигане на отдавна заложената идея за нивелиране на различията в размерите на наказанията, предвиждани за двете категории субекти. Разликата се състои в това, че този път това не се прави на плоскостта на подвеждането им под различни състави, намиращи се на различно систематично място в наказателния закон, а се извършва в рамките на един общ състав, поместен в съответната глава (съответно чл. 342 НК, намиращ се в Раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията на Глава XI „Общопасни престъпления“).

Действително чрез измененията и допълненията от март 1982 г. не само се ликвидират неоправданите различия в наказателната отговорност на горепосочените категории субекти, но и наред с това автоматично се изключва възможността да се прилагат разпоредбите, посветени на професионалната непредпазливост (понастоящем чл. 123 и 134 НК)⁹.

Новата редакция на чл. 342, ал. 1 НК, включвайки в своя обхват и шофьорите-любители, поглъща приложното поле на текстовете на професионалната непредпазливост, като по този начин значително се разширява не само кръгът от възможни субекти на посочената норма, но заедно с това и правилата за движение, които могат да бъдат нарушени¹⁰ – тук вече се включват не само правилата за експлоатация или изискванията за добро качество на ремонта на подвижния състав, на пътищата или на съоръженията (чл. 342, ал. 2 НК), но и общите правила за движение по пътищата (342, ал. 1 НК).

С оглед на последното, логически следва и противоположния извод за обхвата на ал. 2 на чл. 342 НК, който е силно стеснен, както по отношение кръга от субекти, така и относно правилата, които е възможно да бъдат нарушени от тези субекти. В тази връзка споделям напълно схващането на проф. Михайлов относно това, че на практика са възможни хипотези, които не изключват приложението на съставите на професионалната непредпазливост (чл. 123 и 134 от сега действащия НК).

Възможно е например деецът да не е работник или служител по транспорта и въпреки това да наруши някои от правилата за експлоатация на пътищата или съоръженията, поради което неговото противоправно деяние няма да може да се подведе под нормата на чл. 342, ал. 2 НК.

В контекста на разглежданата възможност, е важно да се изясни, че съотношение-

⁹ Михайлов, Д. Изпълнителното деяние при автотранспортни престъпления. Правна мисъл, 1983, кн. 5, с. 75

¹⁰ Вж. пак там

то между съставите на чл. 123 и 134 НК, уреждащи „професионалната непредпазливост“ и тези на чл. 343 вр. чл. 342, ал. 2 НК е както общи към специални състави.

Следователно доколкото не е осъществен специалният състав на чл. 343 вр. чл. 342, ал. 2 НК и доколкото субектът на престъплението не е шофьор, нарушил правилата за движение (в този смисъл чл. 342, ал. 1 НК), възможно е да е налице престъпление, извършено при професионална непредпазливост.¹¹

Заключение

Поставеният на разглеждане в доклада въпрос касае най-вече връзката между транспортните престъпления и престъпленията, извършени при т. нар. професионална непредпазливост. Фактът, че за известен период от време приложните полета на тези престъпления почти са се припокривали, показва сходствата и допирните точки между съставите (законовите модели) на тези престъпления. Погледнато в исторически план именно непредпазливостта на шофьорите, допусната при изпълнение на тяхното занятие (представляващо и източник на повишена опасност за околните) е била разглеждана като професионална непредпазливост. Така окончателното обособяване и отделяне на типичните транспортни престъпления от цялостната проблематика, свързана с „професионалната непредпазливост“ става с бавни темпове.

Използвана литература

1. Костадинова, Р. (2012). Транспортни престъпления. София: Издателство Сиела.
2. Kostadinova, R. (2012). Transportni prestapleniya. Sofia: Izdatelstvo Ciela.
3. Михайлов, Д. Изпълнителното деяние при автотранспортни престъпления. Правна мисъл, 1983, № 5
4. Mihaylov, D. Izpalnitelnoto deyanie pri avtotransportnite prestapleniya. Pravna misal, 1983, № 5,
5. Ненов, Ив. (1959) Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2, ДИ „Наука и изкуство“.
6. Nenov, Iv. (1959). Nakazatelno pravo na NRB. Osobena chast. Tom 2. Darzhavno izdatelstvo Nauka i izkustvo
7. Стенографски дневници, VIII Народно Събрание, V сесия, 1982.
8. Stenografski dnevnitsi, VIII Narodno sabranie, V sesiya, 1982

За контакти: Докторант Надя Пандилова
Университет за национално и световно стопанство
email: nadya.pandilova@gmail.com

¹¹ Вж. Р. 326-2015-II н. о. на ВКС

В подкрепа на съображенията на въззивния съд следва да се посочи, че приетата със ЗИДНК през 1982 г. разпоредба на чл. 342, ал. 2 от НК, създаваща нов състав на престъпление по транспорта, а в констатацията "чл. 343 вр. чл. 342, ал. 2 от НК", когато формата на вина е непредпазливост, се явява специална по отношение съставите на престъпления по чл. 123 и чл. 134 от НК, регламентиращи "професионалната непредпазливост". Анализът на състава на престъплението по чл. 342, ал. 2 от НК показва, че той има особен субект - "работник или служител по транспорта", а изпълнителното деяние се изразява в "нарушение на правилата за експлоатация или изискванията за добро качество на ремонта на подвижния състав, на пътищата или съоръженията" - т. е. отново бланкетна норма, препращаща към правилата, регламентиращи в специално законодателство, касаещо тази сфера на транспорта. В този смисъл структурата на основните състави по чл. 123 и чл. 134 от НК и специалния по чл. 343 вр. чл. 342, ал. 2 от НК е еднаква.