

Особености на изпълнителното деяние на престъпното повреждане на транспортни средства или съоръжения

Ралица Костадинова

Characteristics of the act in case of the criminal damage of means and facilities of transport. The article deals with actus reus in case of criminal damage of means and facilities of transport. This offences belong to group of crime against transport safety and its importance is related to the fact that transport safety is a worldwide problem. The main hypothesis is related to model of transport crime, adopted in Bulgarian Penal law – its evolution, historical and social reason.

Key words: crime, transport safety, actus reus, . transport crime.

ВЪВЕДЕНИЕ

Последните десетилетия бележат значително задълбочаване на кризата в областта на транспортната безопасност. Тя е предмет на изследване в инженерните, медицинските и други обществени науки. Юридическата наука и в частност наказателното право също правят опити в противодействието на транспортната престъпност чрез криминализиране на онези общественоопасни деяния, които засягат транспортната безопасност. Тези престъпления са уредени в глава XI, раздел II и целят за защитят обществените отношения в областта на транспортната безопасност в страната. С оглед особеностите на деянието престъпленията по транспорта могат да бъдат обособени в три основни групи: Първо, транспортните престъпления, при които се нарушава общата забрана да не се вреди другиму – Общи транспортни престъпления; Второ, транспортните престъпления, при които се нарушават установени правила за безопасност в транспорта, и трето, нетипичните транспортни престъпления.

Настоящата статия си поставя за цел да изследва транспортните престъпления от първата група и особеностите на изпълнителното деяние. Основната хипотеза, която подлежи на доказване или оборване е свързана с модела на транспортно престъпление, възприет в българското наказателно право – неговата еволюция, историческа и социална обусловеност.

ИЗЛОЖЕНИЕ.

1. Транспортното престъпление като деяние.

Изследването на въпросът за изпълнителното деяние на транспортните престъпления следва да се предшества от доказване на наличието на деяние въобще, разбирано като „*конкретен, съзнателен волеви акт, предизвикан от определена потребност и проявен външно в действие или бездействие...*” [1] *мотивирана, целенасочена и външно проявена човешка дейност.* Наказателноправната теория е единодушна, че липсата на някой от тези елементи изключва наличието на човешко деяние, което води до единствения възможен извод, че няма и престъпление. Така например *човешка проява, при която липсва волева основа, не е деяние, макар и деецът да притежава качествата на наказателноотговорното лице.* В тази връзка проф. Гиргинов отбелязва, че в тези случаи деецът е в невъзможност да разбира свойството и значението на извършеното или да ръководи постъпките си, «без това да означава невменяемост по смисъла на чл. 33, ал. 1 НК» [2] Такъв ще бъде случая, когато водачът на транспортно средство (А) след като е заслепен от дългите светлини на насрещно МПС 2, трепва, извива волана, удря друго МПС 3 и причинява телесни увреждания на пътниците и имуществена вреда на собствени на автомобила. В този казус въпреки реално причинените общественоопасни последици, наказателната отговорност на водачът А не може да бъде ангажирана, защото неговото поведение е рефлекторна проява, при която не е налице деяние, а от там и престъпление. Тези

случаи са изследвани в наказателноправната теория, която приема, че при рефлекторните прояви процесът на телодвижение не протича под контрола на съзнанието и те имат автоматичен характер, т. е. „дразненето води непосредствено до моторно възбуждане и телодвижение, без обаче целият този процес да протича под контрола на съзнанието” [3]. Ето защо използването на наказателноправни мерки за въздействие върху правонарушителите в тези случаи е неоправдано.

Волеви акт ще липсва, а от там и деяние в случаите на телодвижение, причинено от външни сили, т. нар. физическа принуда, при което е изключена възможността човек да съобразява своето поведение с естеството на нещата [4]. Например МПС 1 след като бива бутнато от МПС2 нанася удар на пешеходец (У) и му причинява тежки телесни уреждания на здравето. Поради липсата на волеви човешки акт при движението на МПС1, ще липсва и деяние по отношение на неговия водач, а от там и престъпление. В този случай следва да се изследва единствено въпроса за наказателната отговорност на водача на МПС 2, който следва да репарира и гражданските вреди по отношение на У.

Горните два примера показват, че не всяко събитие в областта на транспортната дейност е деяние. Затова едва когато се установи, че е налице човешко деяние, се изследват неговите външно проявени признаци, които могат да имат различни особености при отделните видове транспортни престъпления.

II. Форми на изпълнителното деяние на транспортното престъпление по чл. 340 НК.

Престъпното повреждане на транспортно средство по чл. 340, ал. 1 НК може да се осъществи чрез няколко форми: повреждане транспортно средство или съоръжение, допускане да се повреди, оставяне да заседне или оставяне да потъне плавателен съд[5]. Признаците на състава не указват с какво точно действие, респ. бездействие, се осъществява престъплението, а съдържа правните последици от деянието. В наказателното законодателство подобен подход се използва, тогава, когато формите на действие или бездействие, които могат да се осъществят в действителността, са толкова многообразни, че точното посочване на изпълнителното деяние е нецелесъобразно, напр. в чл. 115, 128 и др. НК.

1. Повреждане

В наказателноправната литература и съдебната практика понятието „повреждане” е изяснено по повод на други видове престъпления. Повреждане е елемент от обективната страна и на други престъпления – чл. 106; 162, ал. 2; 213; 216, ал. 1, 2 и 3; чл. 227в, ал. 1; чл. 236; чл. 277, ал. 1; чл. 278, ал. 2; чл. 278в, ал. 1 и 3; чл. 296, ал. 2; чл. 313б, ал. 1; чл. 319; чл. 341а, ал. 2 „а”; чл. 347, ал. 1; чл. 356е, ал. 1; чл. 404; чл. 414 НК. Ето защо при тази форма на изпълнителното деяние транспортното престъпление по чл. 340 НК поглъща унищожаването или повреждането на вещь по чл. 216 НК, както и други видове престъпления, при които повреждането е елемент от обективната страна на състава на престъплението. Най-общо то се изразява в „такова засягане на субстанцията или структурата на вещта, при което временно или частично и се отнема възможността тя да бъде използвана пълноценно - съобразно нейното нормално (първоначално) предназначение.” [6], [7].

Във връзка с общоопасното засягане на транспортни средства, то следва да се определи като пряко въздействие върху субстанцията на транспортното средство или съоръжение, но без да се отнема възможността то да бъде приведено в движение. Това може да се осъществи по разнообразни начини – засягане на спирачната или кормилната уредба; разхлабване винтове на колела; поставяне на твърди предмети върху релсовия път; повреждане на самолетен мотор; пробиване на корабна обвивка и др. [8]. Във всички случаи става дума за привеждане на

предмета на посегателство в невъзможност да се ползва по своето нормално предназначение като начинът за това може да бъде различен – механичен, химичен, биологичен и др. Не е нужно повредата да изключва движението като дори е възможно да е скрита, с което може да изненада водача

Повреждането може да се осъществи, както чрез действие, така и чрез бездействие, в случаите когато е вменено задължение за действие. Срещат се примери в съдебната практика, които възприемат обратното. В в този случай обаче не е налице повреждане на вещь при бездействие, не защото това по принцип е невъзможно, а защото в конкретния случай следва да се носи отговорност за бездействие, осъществило състава на безстопанствеността по чл. 219 НК (вж. Реш. № 570 – 1979 – ВС)

Следва да се отбележи, че повреждането може да се осъществи само с такова деяние, което не представлява *нарушаване на установените правила за транспортна безопасност* (арг. от чл. 342, ал. 1 и 2 НК). Нарушението на правила за безопасност на движение, експлоатация или ремонт, дава основание за друга правна квалификация.

2. Допускане да се повреди, заседне или потъне кораб

Втората форма на изпълнително деяние по чл. 340 НК се изразява в *допускане да се повреди, заседне или потъне кораб*. По своята същност това е особен случай на допустителство Самата повреда, засядане или потъване на кораба могат да са в резултат, както на действие (причини повреда в корпуса на кораба), така и на бездействие (осъзнава, че приближават скала, но не променя курса на кораба).

III. Особен случай на унищожаване и повреждане на транспортно средство (чл. 340, ал. 2).

През 1975 г. във връзка с международно поети ангажименти е създадена нова ал. 2 на чл. 340, която криминализира посегателства в областта на въздушния транспорт [9]. Така изпълнителното деяние по чл. 340, ал. 2 НК е описано чрез две форми: разрушаване на въздухоплавателно средство, което се намира в експлоатация и повреждане на въздухоплавателно средство в полет. В първия случай се касае за посегателство, което времево е ограничено в определен интервал от време – от започване подготовката за полета до 24 часа до приключването на полета. Престъплението ще е довършено, когато въздухоплавателното средство е разрушено напълно, което от своя страна означава субстанцията на въздухоплавателното средство да е така засегната, че то да е станала негодна да функционира съобразно предназначението си. Тази последица не е предвидена по ал. 1 на чл. 340 НК, а от друга страна има особеност при осъществяването и – само по време на експлоатация.

Втората форма на деянието е повреждане на въздухоплавателно средство в полет (това е интервалът от време от натоварването на багажа до отваряне на вратите след кацане). И тук повреждането е въздействие върху субстанцията на въздухоплавателното средство до степен, че то става негодно за ползване по предназначение или става опасно по време на полет. Резултатът е описан чрез въздухоплавателното средство, което в резултат на повредата става негодно за полет, а в случаите на разрушаване се сочи, че е застрашена сигурността в полет. При съпоставителния анализ с ал. 1, при която *конкретно се посочва опасност за живота на друго* или за значително повреждане на чужд имот, е видно, че съставомерността на повреждането визирано в следващата алинея втора изисква да е създадена *опасност за сигурността на въздухоплаването* въобще. В действителност терминът сигурност включва и безопасността на живота, здравето и имота на хората. Ето защо може да се каже, че визираните общественоопасни

последници в двете алинеи се покриват по съдържание, макар и да има редакционни различия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Характерно за разгледаната група престъпления е, че те са при тях се нарушава общата забрана „да не се вреди другиму“, за разлика от следващата група престъпления, при които съставомерен признак на състава е нарушение на конкретни правила за движение, експлоатация и ремонт, гарантиращи безопасно осъществяване на всички видове на транспорта. Всички тези състави на престъпления имат общ признак във връзка с начина, по който е формулирано изпълнителното деяние. За тях е характерно, че деецът не борави директно с транспортни средства (под формата на управление, ремонт или експлоатация). Като не манипулира с транспортните средства, той не нарушава и установените правила за безопасност. Неговото деяние засяга определен елемент на транспортната система, но като се нарушава древната забрана да не се вреди другиму.

Ето защо в исторически план този вид транспортни престъпления са първите криминализирани посегателства срещу транспортната безопасност по българските земи (чл. 1 от Допълнителния отдел на Отоманския наказателен закон и чл. 405 от Наказателния закон от 1896 г.) Поради факта, че при тези престъпления е налице само генерален деликт, а не нарушение на специална транспортна норма за безопасност, те могат за бъдат назовани *общи транспортни престъпления*. Тяхната обществена опасност се определя от особеностите на засягания предмет – транспортното средство, което съответно бива унищожено, повредено, което от своя страна поставя в опасност живота и здравето на хората. Тук субектът е външен за системата човек – транспортно средство, поради което алтернативни състави по отношение на същинските транспортни престъпления.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Владимирова, Р. , Христова. К. , Стефанов, Н. . Наказателно право. Обща част. Основни теоретични положения, тестове, казуси, съдебна практика. С. Сиела. 2009, с. 57-58.
- [2] Гиргинов, А. Наказателноотговорни лица. Второ преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2001, с. 114- 115
- [3]. Ненов, Ив. Наказателно право на Република България. Обща част. Нова редакция Ал. Стойнов. Кн. 2. , София, Софи -Р, 1992, с. 6.
- [4] Стойнов, Ал. Наказателно право. Обща част. София, Сиела, 1999, с. 166.
- [5] Филчев, Ив. Престъпления по транспорта. – В: Лекции за следдипломна квалификация. Том XX, София, 1981, с. 386
- [6] Гиргинов, А. . Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2005, с. 280
- [7] Стойнов, Ал. Престъпления против собствеността. София, Сиела, 2009, с. 216.
- [8] Ненов, Ив. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. София, Наука и изкуство, 1959, с. 372
- [9] Михайлов, Д. Престъпления против международната гражданска авиация. София, Наука и изкуство. 1977.

За контакти:

Ас. Ралица Костадинова, Департамент Право, Нов Български университет тел. 02-8110410, e-mail: rpetkova@nbu. bg

Докладът е рецензиран.