

ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА БЕЗОПАСНОСТ

Ст. ас. Ралица Костадинова¹

През последните години темата за транспорта и неговата правна защита от правонарушения, водещи до тежки последици под формата на смърт или телесни увреждания, е изключително актуален. Както в европейски, така и в национален план се търсят способности и средства за противодействие на транспортния травматизъм и намаляване броя на жертвите по пътищата. Съвременното изследване на тези въпроси предполага да се изясни същността на транспорта като вид човешка и социална дейност чрез исторически преглед на етапите от неговото развитие. Така историческият метод на научно изследване улеснява пълното изучаване проблемите на транспортната безопасност чрез анализ на нейните особености през различните периоди от човешкото съществуване.

I. Поява и развитие на транспорта

1. Развитие на транспорта е неотделима част от историята на човешкото общество. Дори може да се твърди, че транспортът има огромно значение за самото физическо съществуване на човека, защото без движение, без преместване на вещи, предмети на труда и хора е невъзможно нито производството на продукти, нито каквато и да е било друга целесъобразна човешка дейност. Така, че „началото на транспорта трябва да се търси още при появата на първото по значително обществено разделение на труда”². При първобитно-общинния строй преместването е ставало чрез *непосредствено носене или влачене*³. По-късно с развитието на животновъдството за тази дейност са били използвани *животни*. През робовладелския и феодалния строй се усъвършенствали средствата за производство, настъпило разделение на труда, а с това и необходимостта от обмен на произведените продукти. Човекът започнал да използва *коня, плаващи пънове и лодки за придвижване по суша и вода, което* допринесло за създаване на първите селища.

¹ Асистент по наказателно право, директор на програма „Право”, НБУ.

² Вж. Бузов, Венеци. Престъпления по транспорта. София, БАН, 1956, с. 5.

³ Подробно относно възникването на транспорта вж. Симеонов, Димитър. Основи на автомобилния транспорт. Русе, ВТУ, 1986, с. 7.

По късно, когато хората се заселили на обширни територии, се появяват и развиват и други форми на транспортна дейност. Постепенно започнало строителство на градове, разширило се движението на хората, разраснала се търговията, често се водели завоевателни и отбранителни войни. Всичко това довело до развитието на сухопътния транспорт, при който били използвани животни за непосредствено носене и влачене на товарите. За превозването на тежки товари били използвани търкалящи се опорни пръти и оттук възниква и идеята за *създаване на колелото и колесните транспортни средства* като за тяхното използване били създадени изкуствени наземни пътища. Едновременно и наред със сухопътния транспорт се развивал и водния, като придвижването се е извършвало освен чрез механична тяга, така и чрез използване на вятъра. Още в Античността са използвани т.нар. „триреми” (кораби с три весла), при които три реда гребци с физическата си сила задвижвали плавателния съд, които през XIV век вече са усъвършенствани в т.нар. „галеони”, които представляват маневрени четиримачтови кораби. Така благодарение на *корабът с платна* постепенно е даден тласък за развитието на морската търговия, а това от друга страна е породило както пиратството и борбата с него⁴, така и морското застраховане⁵.

2. Известно е, че през XV-XVI век възникват и се развиват капиталистически отношения. През този период в Европа се появяват нови търговски пътища и държави, а Великите географски открития полагат началото на колонизацията на Африка, Азия, Америка и Австралия. Едно от най-значимите събития от този период е откриването на „новия свят” през 1492 г., а през шест години по късно и пътят към Индия.

През втората половина на XVIII век била извършена „техническа революция” в европейските страни (главно в Англия), която е оказала огромно влияние върху развитието на търговията. Това довело до бързо развитие на транспорта на принципно нова техническа основа – парната машина, която дала възможност да се създаде самопридвижваща се транспортна единица с голяма мощност, движението на която не зависело от природните условия. Така се появили първите парни локомотиви (1825 г.) и параходи (1834 г.). Следва да се отбележи, че до началото на капитализма транспортните средства по правило били собственост на притежателите на товара,

⁴Подробно относно морското пиратство и неговото противодействие в Древността вж. **Новкиришка-Стоянова. Малина.** De Criminibus. Пловдив, 2008, с. 74- 81.

⁵Така **Голева. Поля.** Морско застрахователно и презастрахователно право. София. Издателска къща „Теодора”, 1999, с. 11.

превозван с тях. С развитие на промишлеността, на притежателите на предприятия ставало все по-трудно да поддържат необходимия транспортен парк и да осъществяват превозването на продукцията до широк кръг потребители. Така превозът на товари и пътници се обособили като самостоятелна дейност, извършвана срещу заплащане, което обусловило създаването на транспортния отрасъл.

През XIX век в резултат най-вече на разрастването на градовете и промишлените предприятия и отдалечаването на местоработата от местоживеенето на градските жители, се поражда и задълбочава нуждата от градски транспорт. Така се появяват *омнибуси, теглени от коне*, но скоро те се оказват сериозно конкурирани от железопътните конни състави. Първият в света конен трамвай е открит през 1828 г. в Балтимор (САЩ). Имало е опити и за въвеждане на парни локомотиви по градските улици, но като цяло те били неуспешни и не получили разпространение. Тъй като използването на конете е свързано с множество неудобства, усилията да се въведе трамвай с механична тяга се засилват.

В края на XIX век постиженията на физиката в областта на електричеството и електротехниката дават тласък в развитието на електротранспорта. В частност изобретенията на Вернер фон Сименс в Берлин и на Фьодор Пироцки в Санкт-Петербург довеждат до създаването на първата пътническа електрическа трамвайна линия между Берлин и Лихтерфелд през 1881 г., построена от електротехническата компания на Сименс. През 1885 г. в резултат на разработките на американския изобретател Лео Дафт електрическият трамвай се появява и в САЩ. Така в края на XIX и началото на XX век е поставено началото на *електрификацията на железопътния транспорт*⁶ като днес електрически транспорт има както в релсовия (влакове, трамваи), така и в безрелсовия транспорт (тролеи).

Известно е, че в края на XIX век в големите градове по света възниква проблем с пренаселването, което от своя страна довежда до криза на транспорта. Това налага търсенето на нов вид скоростен и извънуличен транспорт, което по естествен път довежда до появата на първите метрополитени. Счита се, че *метрополитенът е създаден през 1863 г. в Лондон* (Великобритания) като участъкът е бил с дължина 6,5

⁶ За пръв път идеята за използването на електрическата енергия за транспортни цели възниква в Русия. Вж. **Николчев, Георги**. Електрически транспорт. част I. Теория на електрическата тяга. София, Наука и изкуство, 1955, с. 6.

км, а подвижният състав е теглен от парен локомотив. Развитие на електрическите локомотиви, за което стана дума по горе, дава мощен тласък при развитието на метрополитена и в много други страни (Будапеща 1896 г., Бостън 1897, Париж 1890, Берлин 1902 и др.)⁷.

3. Стремешът на хората за по-бързо придвижване по естествен път довежда до изобретяването на автомобила през 1894 г.⁸, с което се поставя началото на нова ера в транспортирането на хора и стоки – т.нар. автомобилизация. Новото транспортно средство използва за движението си използват двигател, поради което е по-бързо и по-удобно от превозването с коне или ръчно задвижваните колела. С изобретяването на автомобила се разширяват и усъвършенстват комуникациите, а от друга страна се поражда нуждата от регламентиране на обществените отношения във връзка с транспорта, което става все по-наложително и поради появата автомобилна катастрофа. На 30 май 1896 г. в Ню Йорк е регистриран първия случай на пътнотранспортно произшествие с участието на автомобил и велосипедист⁹, а на 17 август и първия смъртен случай.

4. През 1903 г. е изобретен и първият самолет¹⁰, което поставя началото на развитието на въздушния транспорт. Първоначално самолети се използват за военни цели като по време на войните в Европа (и най-вече през Първата световна война) се извършват редица експерименти с новото транспортно средство. Така се стига до 1919 г., когато самолетът започва да се използва за търговски цели, а след 1952 г. и като основно средство за транспортиране на пътници. През следващите години индустриализацията и развитието на капиталите дава възможност различните транспортни средства да се усъвършенстват, да стават по-бързи и по-достъпни за

⁷ Подробно относно възникването и развитието на метрото вж. **Братоев, Стоян**. Софийски метрополитен. София, Nota bene! Communications, 2004, с. 12 и сл.

⁸ Относно годината, в която е изобретен автомобилът се срещат различни становища. Някои считат, че автомобилът е създаден през 1876 г. от Ото, а през 1886 г. изобретението е патентовано от Бенц. Срн. **Тодор ов, Атанас**. Контрол на пътното движение, ч.1, София, 2003. Във връзка с историята на автомобилите има публикувана разнообразна литература на английски език. Вж. **Erik Eckermann**. World history of the Automobile. **Gijs Mom**. The electric vehicle: technology and expectations in the automobile age; **Julie L. Sinkler**. The Automobile. 2003; **James, J. Flink**. The automobile age. 1988; **James Lincoln Collier**. The Automobile. 2005.

⁹Вж. **World's first road death**. London, RoadPeace, 2003, източника е достъпен в интернет на адрес: <http://www.roadpeace.org/articles/WorldFirstDeath.html>).

¹⁰Първата машина, която самостоятелно се отделя от земята и извършва хоризонтален полет (известна като „Флайер I“), е създадена от братята Орвил и Уилбърт Райт в САЩ, Северна Каролина.

управление от много хора. Така ролята на транспорта в условията на ускорен научно-технически прогрес в съвременното общество постоянно нараства.

5. Днес в началото на XXI век транспортът е специфичен отрасъл на националните икономики, оказващ съществено влияние върху крайните резултати в сферата на производството и потреблението и изпълняващ важни социални задачи¹¹. С оглед спецификите на общественно-икономическото развитие на отделните страни, особеностите на релефа и климата, както и от достиженията на научно-техническия прогрес в различните общества в техните транспортните системи доминира различен вид транспорт - за едни от тях основен е автомобилния, а в други железопътния, а при трети водния транспорт.

Въпреки особеностите, навсякъде по света различните видове транспортни средства са се появявали и развивали в резултат на човешкото търсене за по-добро качество на живот. Посредством тях хората са се опитвали да се придвижват все по-надалече, все по-бързо и все по-сигурно. Удовлетворяването на тези човешки потребности е наложило създаването на нови и усъвършенстване на съществуващите транспортни средства. Освен постигане на по-добри технически параметри научно-техническия прогрес (НТП) си поставя за цел и осигуряването на безопасността на живота и здравето на хората при осъществяване на транспортната дейност¹². Това е и основната задача на правното регулиране на транспорта. Чрез въвеждането на задължителни правила за движение по отношение на всички участници в движението се създава гаранция за транспортната безопасност като тяхното неспазване води възникването на отговорност за транспортно правонарушение. Спецификите на правния

¹¹Относно задачите поставени пред транспорта в Република България вж. **Пенков, Иван**. Основи на автомобилния транспорт, София, ТУ, 1997, с. 5.

¹²Степента на безопасност обаче не винаги е била на нужното ниво. Например до появата на телеграфа (морзовата азбука) движението на влаковете е било чисто случайно: влакът е тръгвал от гарата, ако насрещният влак е пристигнал вече на същата гара. Подобно е положението и при корабоплаването. До появата на радиото и негово приложение движението на корабите е било случайно и не е имало никаква информация за тяхното плаване. Може да се каже, че и появата и използването на автомобил в продължение на повече от 100 години е недостатъчен период, за да се постигне устойчиво качество на живота. Точно обратното, оказва се, че голямото натрупване на автомобили води до забавяне на движението, заемат се огромни пространства за паркиране, използва се много повече енергия за движение в сравнение с придвижването пешком, много силно се замърсява градската среда най-вече с отпадните газове и др. Пораждат се и редица проблеми, непряко свързани с автомобила: рязко увеличение на потреблението на горива, замърсяване на околната среда с метални и други отпадъци, множество катастрофи и загуби за отделния човек и за обществото и др. Вж. **Брешков, Иван**. Състояние и перспективи за развитие на масовия градски пътнически транспорт в България.

регламент са обусловени от вида транспорт и транспортно средство, което налага тяхното изясняване по-нататък.

II. Понятие и видове транспорт.

1. При изясняване на понятието за транспорт следва да бъдат обсъдени неговия етимологичен произход и значение в специализираната литература, които оказват влияние върху значението му в наказателното право.

1.1. Така например етимологичния и семантичния анализ на думата „транспорт“, показва че тя произлиза от латинските думи *trans* (чрез) и *postate* (нося) и означава „превозване на хора или товари от едно място на друго“¹³. В някои източници се застъпва едно по – широко разбиране, според което транспортът е пренасяне на хора, стоки, сигнали и информация от едно място на друго.

1.2. В специализираната техническа литература терминът „транспорт“ има следните значения: 1) комплекс от технически средства, осигуряващи превозването на материалната продукция и хора; 2) самия процес на преместване на товари и пътници; 3) отделна партида товар, изплатена към определен пункт или конкретен адрес; 4) поток от единици подвижен състав; 5) вид човешка дейност или специалност¹⁴.

1.3. Много често се слага знак за равенство между понятията „транспорт“ и „транспортиране“. Така например в съвременната учебна литература по въпросите на безопасността на движението се приема, че „транспортирането означава преместване, включващо цялостната дейност по превозването на хора и товари от едно място на друго при използването на различни по вид транспортни средства, технически и технологични решения“¹⁵. Като не се отрича, че при осъществяването на транспортна дейност се извършва транспортиране на стоки и хора, следва се има предвид, че транспортът е и отрасъл на материалното производство, чрез който се задоволяват транспортните потребности на националната икономика.

¹³Тълковен речник на българския език, А-Я. Маг 77, с. 1277; Виж също Български тълковен речник. Трето издание, София, Наука и изкуство, 1976, с. 68 - „Превоз, пренасяне на стоки или хора.“

¹⁴ Вж. **Симеонов, Димитър**. Основи на автомобилния транспорт. Русе, ВТУ, 1986, с. 1-2.

¹⁵Вж. **Райков, Райко. Георгиев, Николай. Стойков, Димитър. Беров, Теодор. Стоянов, Ивайло**. Техническа експлоатация и безопасност на транспорта. София, ВТУ „Тодор Каблешков“, 2002, с. 15.

1.4. В последна сметка може да се отбележи, че транспортът включва в себе си няколко елемента - инфраструктура, транспортни средства и управление. Инфраструктурата обхваща използваните транспортни мрежи и пътища, въздушни коридори, канали, тръбопроводи, мостове, тунели, водни пътища и т. н.). Тя включва също и транспортни възли или терминали, където се извършват товаро-разтоварителни дейности или прехвърляне на пътници от едни на друг вид транспорт (например, летища, гари, автобусни спирки и пристанища). Към втория елемент-транспортните средства - се отнасят автомобилите, велосипедите, автобусите, влаковете, самолетите и др. Що се отнася до третия елемент – управлението обхваща контролът над системата, например сигналите на светофара, железопътните стрелки, управлението на полетите и т. н., а също така и спазването на съществуващите правила по отношение на транспортната система, които освен всичко останало включват и правилата за нейното финансиране: платените пътища, данъците и акцизите върху горивото и т. н.

1.5. В наказателното право разбирането за транспорт е по-тясно от общото значение на термина. Според изразено мнение транспортът е „преместване на нещо или някого по даден земен път в определено време и в определено направление“¹⁶. Това определение не указва най-същественото – какво се премества и кое го премества. Ето защо по точно е да се каже, че транспортът по смисъла на НК е придвижване на хора или стоки в пространството чрез определен вид транспортно средство. По описателно, но в същия смисъл е твърдението, че „Под понятието транспорт в широк смисъл на думата се разбира придвижването в пространството и времето на товари и хора от момента на предаването на товарите за превоз и качването на пътника в превозното средство, с оглед започването на превоза, до момента на връчване на товарите на товародателя в пункта, който е означен в документа-товарителницата - или до пристигане на возилото в мястото, където завършва пътуването на пътника“¹⁷.

Терминът транспорт освен за назоваване на раздел II на глава XI (Престъпление по транспорта и съобщенията) и при формулиране на съставите в него, се среща още на девет места в НК¹⁸. При всички случаи с него се обозначава човешката дейност (транспортна дейност) по пренасяне (транспортиране) от едно място на друго на стоки

¹⁶Вж. Бузов, Венеци. Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН. 1976, 12.

¹⁷Вж. Диков, А., Савовски. Ф., Трифонов. Хр., Христов. В. Материали по наказателно право на НРБ. Особена част. Част четвърта. с. 3.

¹⁸ Чл. 106; 107; 159А; 159Б; 216А; 233; 234В; 235, ал. 2; 280 НК

или хора чрез употреба на транспортно средство. Най-често срещаната хипотеза е тази на превоз на хора, но не е изключено обаче и при транспортирането на товари да се нарушат правила за управление или експлоатация, което да доведе до визираните в чл. 342 и сл. общественоопасни последици и да осъществи състав на престъпления.

Предвид всичко казано до тук могат да се направят някои констатации и изводи. Първо в наказателното право *не се възприема широкото понятие за транспорт като пренасяне на хора, стоки, сигнали и информация от едно място на друго*. Аргументите за това произтичат от самия закон. Самото наименование на раздел II от глава XI НК „Престъпления по транспорта и съобщенията”, показва че транспорт и съобщения са различни обекти на посегателство, т. е съобщенията не се възприемат като вид транспортиране на информация. Второ под „транспорт” по смисъла на раздел II на глава XI НК се разбира *самият процес на преместване от едно място на друго на хора или стоки чрез употребата на някой от видовете транспортни средства*. Това от своя страна налага да се разгледа въпросът за видовете транспортни средства, техните особености и критерии за класификация.

2. Видове транспорт.

За разлика от понятието за транспорт, понятието за видовете транспорт по смисъла на наказателното право не се отличава съществено от утвърденото разбиране в т. нар. транспортно право. В него се прилагат няколко критерия при обособяване на видовете транспорт.

2.1. Според средата, в която се осъществява преместването на хора, транспортът бива три вида: сухоземен, воден, въздушен¹⁹.

При сухоземния транспорт (land transport) преместването на хора или стоки се осъществява на или под земната повърхност. Включва механичния релсов транспорт (железопътен и метрополитен); транспорт, осъществяван с моторни превозни средства (автомобилен, автобусен, електротранспорт), както и тръбният транспорт, който не е

¹⁹ Някои автори разграничават следните четири вида транспорт: автомобилен, железопътен, воден и въздушен. Недостатък на тази класификация е, че не става ясно каква е принадлежността например на електротранспорта към някоя от така изброените групи - дали е автотранспорт или железопътен. Ето защо тя не може да бъде споделена. Срн. **Михайлов, Димитър**. Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. - В: Лекции за следдипломна квалификация, XXI том, София, 1982, с. 334.

широко разпространен у нас²⁰. Ето защо наказателноправната защита на транспортната безопасност не визира посегателства, свързани с тръбния транспорт²¹. Много често обаче в официалните статистики чрез понятието „сухопътен транспорт” се визират железопътния, автомобилния и тръбопроводния. Борави се със самостоятелен термин – електротранспорт, който включва тролей, трамваи и метрополитен, но не е легално установен. Тази особеност се проявява в статистическите данни, които държат сметка и да принадлежността на транспортното средство към обществения или частния сектор²². Водният транспорт (waterway transport) е този, при който преместването на хора и стоки става във водна среда чрез използването на различни плавателни средства: товарни кораби, пътнически кораби, фериботи, влекачи, тласкачи и др. като основното деление тук е на речен и морски транспорт. Като се ползва същия критерии може да се каже, че въздушният транспорт (air transport) се осъществява във въздушна среда посредством въздухоплавателни средства. Тук под въздухоплавателно средство се има предвид средство, което може да получи поддържане в атмосферата за сметка на реакцията на въздуха, освен реакцията на въздуха от земната повърхност.

2.2. Друг критерии за делението на транспорта е *според вида на използваното транспортно средство*. Тогава транспортът може да бъде железопътен, автомобилен, автобусен, трамваен (по своята същност е електрическа железница), тролейбусен (прилича на автобусния, но двигателя ползва електричество чрез специална контактна мрежа), тръбен (за течности и газове), корабен, метрополитен (подземна железница) и т.н. Въздухоплавателно средство е всяко средство, което може да получи поддържане в

²⁰ Известно е, че на 18 януари 2008 г. между България и Русия е подписано междуправителствено споразумение за сътрудничество при изграждането на газопровода "Южен поток", който да пренасян газ от Русия до Италия през територията на България като проектът се очаква да приключи за по-малко от три години след одобрение на Европейския съюз. От друга страна пък се работи и по проекта „Набуко”, който предвижда транспортирането на газ да става от Източна Турция към Австрия през България. Предвид бъдещите проекти на страната в областта на газопроводния транспорт следва да се помисли в насока криминализиране на деяния, засягащи безопасното осъществяване и на този вид транспорт. Например Чл. 269 от НК Русия предвижда наказателна отговорност за нарушаване на правилата за безопасност при строителство, ремонт или експлоатация на тръбопроводен транспорт.

²¹ Имуществените отношения във връзка превоза на газ са предмет на правна защита в чл. 216 А от НК, с който през 2004 г. се криминализира неправомерното разрушаване на целостта на съоръжения или обекти от газотранспортната система, с което се създават условия за отклоняване на природен газ и течни горива. Следва да се отбележи и чл. 234 В в който се визира неправомерното присъединяване към система за пренос на течни горива или неправомерно въздейства върху уредите за търговското им отчитане, с което създава условия за неточно отчитане на потреблението. Предвиденото наказание е ЛС до 3 години и глоба до 10 000 лв., което на фона на предвидените наказания за транспортни престъпления създават впечатлението да изключителна строгост и висок размер на имущественото наказание.

²² Вж. Статистически годишник. Национален статистически институт. Република България. 2008. с. 343 и сл.

атмосферата за сметка на реакцията на въздуха, освен реакцията на въздуха от земната повърхност (§3, т.5).

2.3. Третият критерий за обособяване на видове транспорт е неговото предназначение, според който критерий транспортът бива: пътнически, товарен, военен. Например в столицата на страната се въвежда понятието „масов градски транспорт”, който включва превоз на пътници с трамваен, тролейбусен, автобусен, метрополитен и друг транспорт²³. Според териториалните си граници транспортът се подразделя на градски²⁴ и извънградски. В зависимост от нуждите на преместването транспорта бива: заводски, който цели задоволяване нуждите на производството и обществен, който е за нуждите на населението. От своя страна обществения транспорт се подразделя на железопътен, воден, автомобилен, въздушен, коларски, и специален²⁵. Тези критерии не са съобразени в НК, освен в чл. 340, ал. 1, където се говори за „тролейбус, трамвай и други такива, предназначени за масов превоз”.

III. Особености на транспорта в България в началото на XXI век.

При анализа на въпросите на транспорта в РБ в началото на XXI век се изхожда от положението, че особеното геополитическото положение на страната я прави кръстопът на три континента. Това води до нарастване ролята на единната транспортна система на РБ за световната икономика и налага и преосмисляне на проблемите за транспортната безопасност²⁶. От друга страна пък обществено-икономическото състояние на страната обуславя особеностите на транспорта и се отразява на съотношенията между неговите видове. Среща се становище, според което в нашата страна е изградена единна транспортна система като в нейната структура се включват следите видове транспорт: *магистрален, комбиниран; железопътен; воден (морски и речен), тръбопроводен, автомобилен, въздушен и космически*²⁷. Това виждане може да бъде споделено след някои уточнения и допълнения. Първо следва да се включи и

²³ Наредба за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 458 по Протокол № 17 от 24.07.2008 г.

²⁴ Подробно за състоянието на градския пътнически транспорт вж. **Брешков, Иван**. Състояние и перспективи за развитие на масовия градски пътнически транспорт в България.

²⁵ Срн. **Бузов, Венеци**. Престъпления по транспорта. София, БАН, 1956, с. 8. Не може да се сподели това разбиране по съображение, че тук се смесват два критерия: видове транспортни средства и среда, в която се осъществява придвижването.

²⁶ Така **Райков, Райко. Георгиев, Николай. Стойков, Димитър. Беров Теодор. Стоянов, Ивайло**. Техническа експлоатация и безопасност на транспорта. София, ВТУ „Тодор Каблешков”, 2002, с. 18.

²⁷ Вж. **Райков, Райко. Георгиев, Николай. Стойков, Димитър. Беров Теодор. Стоянов, Ивайло**. Техническа експлоатация и безопасност на транспорта. София, ВТУ „Тодор Каблешков”, 2002, с. 17.

метрополитена като вид транспорт, макар и само в столицата; второ да се спомене и електротранспорта чрез замяна на термина „автомобилен” със „сухопътен”, който включва и електротранспорта; трето понятията комбиниран и магистрален транспорт не са удачни за целите на настоящия анализ. Като критерии при определянето на видове транспорт тук се изхожда от средата, в която се осъществява и съответната терминология, която се ползва от Националния статистически институт при обобщаване на данните за страната.

Според официалните статистики в началото на ХХІ век за превоз на стоки и хора в РБ се използва *автомобилен, железопътен, морски, речен, въздушен, градски електротранспорт и метрополитен*. В градовете на страната системата на обществения транспорт е добре развита като в него се включват автобуси, трамваи, тролейбуси, метро (само в столицата) и маршрутни таксите (т.нар. маршрутки). По данни на НСИ основен и най-широко разпространен е автобусният транспорт. За разлика от него тролейбусния транспорт се използва за придвижване в по-ограничен мащаб – само в петнадесет града на страната. Метрополитен и трамваен транспорт с два вида междурелсие има само в столицата. През последните години се наблюдава увеличаване броя на микробусния транспорт, който е развит вече в 23 града. Таксиметров транспорт традиционно съществува в повече 200 населени места в България и повече от 27 000 бр. таксиметрови автомобили. За разлика от европейските страни у нас твърде слабо е развит велосипедния транспорт, поради което все още не е изследван специално.

Статистическите данни сочат, че за превоз на товари основно се използва сухопътния транспорт, като за 2007 година се отчитат 117 978 хил. тона (за сравнение – водния транспорт е осъществил превоз на 16 854 хил. тона, а въздушния само на 2 хил. тона)²⁸. Сходни в количествено отношение са и параметрите, свързани с брой на превозени пътници и извършена работа по видове транспорт. Според данните, предоставени от НСИ, относителният дял на превозените пътници по вид транспорт е показан в таблица 1 и таблица 2.

²⁸Вж. Статистически годишник. Национален статистически институт. Република България. 2008 (с данни за 2007), с. 346.

Таблица 1. Пазарен дял по вид транспорт в хил. Пътници												
Вид транспорт	2003	отн. дял %	2004	отн. дял %	2005	отн. дял %	2006	отн. дял %	2007	отн. дял %	2008	отн. дял %
Общо	1 161 266		1 021 098		988 581		946 101		924 436		925 534	
Железопътен	35 206	3,03	34 149	3,34	33 748	3,41	34 113	3,61	33 283	3,60	33 759	3,65
Автомобилен	795 066	68,47	685 233	67,11	664 266	67,19	623 249	65,88	594 879	64,35	589 786	63,72
Морски	6	0,00	3	0,00	6	0,00	5	0,00	11	0,00	7	0,00
Речен	73	0,01	81	0,01	80	0,01	75	0,01	232	0,03	246	0,03
Въздушен	1 471	0,13	1 782	0,17	2 071	0,21	2 320	0,25	2 237	0,24	2 636	0,28
Градски ел. Транспорт	329 444	28,37	299 850	29,37	288 410	29,17	286 339	30,27	293 794	31,78	299 100	32,32

Таблица 2. Пазарен дял по вид транспорт в млн. Пътниenkilометри												
Вид транспорт	2003	отн. Дял	2004	отн. Дял	2005	отн. дял	2006	отн. Дял	2007	отн. Дял	2008	отн. Дял
Общо	21 129		19 590		20 789		20 252		20 963		21 718	
Железопътен	2 518	11,92	2 404	12,27	2 389	11,49	2 422	11,96	2 423	11,56	2 335	10,75
Автомобилен	14 400	68,15	13 029	66,51	13 688	65,84	12 942	63,90	13 572	64,74	13 839	63,72
Морски	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
Речен	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Въздушен	3 005	14,22	3 048	15,56	3 626	17,44	3 833	18,93	3 892	18,57	4 467	20,57
Градски ел. Транспорт	1 206	5,71	1 109	5,66	1 086	5,22	1 055	5,21	1 075	5,13	1 076	4,95

Данните от таблица №1 и №2 показват, че в сравнение с предходни години се е увеличил броя на гражданите, ползващи за придвижване градския електротранспорт като тук причината е свързана с разширяване обхвата на софийския метрополитен. От друга страна пък е намалял общия процент на използване на сухопътен транспорт (в случая автомобили). Прави впечатление, че в пъти е увеличено потреблението на воден транспорт, докато ползването на въздушния транспорт е сравнително постоянна величина през последните пет години.

Статистиките показват, че по критерият „превозени товари и извършена работа” на млн. км. водния транспорт е на първо място с 68 991 млн. км., докато по критерият „превозени пътници и извършена работа” е на последно място с 1 млн. км.²⁹

По данни на НСИ за 2007 г. с въздушен транспорт са превозени 2 хил. тона товари, а извършената работа е 4 млн. км, а превозените пътници са 243 хил. души. За сравнение може да се посочи, че за сухопътния транспорт тези показатели са съответно 117 978 хил. тона, 22 165 млн. км. и 628 162 хил. души³⁰.

Като обобщение може да се каже, че *основен вид транспорт в РБ е сухопътния и в частност автомобилният*³¹, тъй като с него се извършва основната част от превозите на товари и пътници (около 85-90 %), а „по произведена транспортна работа той е съизмерим с железопътният транспорт”³². Този факт намира своето проявление в две направления: 1) проблемите на транспортната безопасност се разискват предимно на плоскостта на автомобилния транспорт³³; 2) броят на регистрираните у нас автомобили непрекъснато нараства³⁴. Това положение е закономерен резултат от наблюдаващата се през последните тринадесет години тенденция към постоянно увеличаващо се ползване на автомобилен транспорт. Един от показателите за това е броят на продадените нови автомобили. Изследванията показват, че през 1992 г. продадените автомобили в страната са били 19 833, а през 2005 г. те са достигнали 34 940 броя (вж. Таблица №3).

²⁹ Вж. Статистически годишник. Национален статистически институт. Република България. 2008. с. 346.

³⁰ Пак там.

³¹ Така **Михайлов, Димитър**. Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. - В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2008, с. 463. Подробни данни за броя на автомобилите в РБ вж. Бюлетин на НСИ.

³² **Вж. Пенков, Иван**. Основи на автомобилния транспорт. София, 1997, с. 5. През 1980 г. делът на автомобилния транспорт в общия обем на превозите е 90 процента. **Михайлов, Димитър**. Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. - В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2008, с. 463.

³³ В научната литература се анализира основно автомобилния транспорт. Вж **Бузов, Венеци**. Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН. 1976.; **Коцева-Владиминова, Евгения**. Криминалистика. Разследване на автотранспортни престъпления. ВСУ, Варна, 1998.; **Кунчев, Йонко**. Разкриване на престъпни посегателства срещу моторни превозни средства. София, НИКК, 1991; **Михайлов, Димитър**. Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. - В: Лекции за следдипломна квалификация, София, 1982, XXI том; **Цеков, Цеко**. Криминалистика. София, с. 467 и сл.; **Филчев, Иван**, Престъпления по транспорта, София, 1984. **Михайлов, Димитър**. Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. - В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2008, с. 463.

³⁴ Например в София към февруари 2006 г. броят на регистрираните автомобили е над 800 000, като 500 автомобили се разпределят между 1000 жители. Посочените данни са от Центъра за икономическо развитие, вж. доклад „Подобряване на столичния обществен пътнически транспорт”, достъпен в интернет на адрес: <http://www.ced.bg/publication.php?PublicationID=125> (24.10.2008 г.).

Таблица №3 Брой продадени нови автомобили в РБ през периода 1992 – 2005	
Година	Брой на продадени нови автомобили в РБ
1992	19 839
1993	19 676
1994	13 566
1995	11 159
1996	7 600
1997	7 797
1998	12 362
1999	11 958
2000	13 069
2001	13 369
2002	34 940
2003	17 220
2004	25 786
2005	25 786

Посочените в таблица №3 данни онагледяват темповете, с които през последните години се е увеличило закупуването и ползването на автомобили за транспортни цели. Няма да е пресилено да се каже, че в България автомобилният транспорт е основен. Ето защо съвсем закономерно през 2007 г. регистрираните леки автомобили в страната са 2

081 517 (в това число 348 887 новорегистрирани), а се очаква до края на 2008 г. техният брой общо за страната да достигне 3 млн.³⁵.

Тази тенденция е характерна и за останалите видове транспортни средства от сухопътния транспорт – увеличил се е броят на товарните автомобили, автобусите, мотоциклетите, мотопедите. Нарасналият брой на транспортните средства в сухопътния транспорт естествено води и до увеличаване на ежедневното им ползване. Дори може да се каже, че всеки пети (18%) ползва личен автомобил всеки ден за транспортни нужди³⁶ като причините за масовото използване на автомобила за придвижване са най-разнообразни. От една страна автомобилът има висока маневреност на подвижния състав и практическа възможност за извършване на превози на почти всички населени места³⁷. От друга пък е налице широка специализация на подвижния състав и висока приспособимост към технологичните процеси в сферата на производството и потреблението. Може да развива голяма бързина, като същевременно има ниска себестойност при превоз на къси разстояния. Не на последно място е и фактът, че се отличава с широка гама товароносимост³⁸. Изброените особености на автомобилите като вид транспортно механично средство, определят и постоянно увеличаващото се използване на този вид транспорт през последните 30 години.

Предвид всичко казано до тук, може да се обобщи, че развитието на науката и техниката от една страна и пренаселването в големите градове от друга, по естествен път води до създаването на нови и усъвършенстването на съществуващите транспортни средства. Ако в началото на XIX век основният транспорт и железопътният, конният и водният, то днес функцията по превозване на хора и стоки в градовете се осъществява основно от автомобили, автобуси, т.нар. маршрутките, трамваи, тролейбуси и метрополитен. Статистиките сочат, че през 2002 г. превозените пътници на ден от обществен транспорт са съответно 900 (автобус); 380 (трамвай); 200 (тролейбус) и 90

³⁵ Вж. Статистически годишник. Национален статистически институт. Република България. 2008 (с данни за 2007), с. 345. Виж също публикации в пресата - Вестник „Дневник”, он-лайн издание от 2.09.2008, Източник: <http://www.dnevnik.bg/show/?storyid=545147>

³⁶ Пак там.

³⁷ Относно бързината и маневреността като отличителни свойства на автомобилния транспорт вж. **Барбов, Тодор**. Транспортният фактор и разположението на производителните сили на НР България, София, 1974, с. 33-36.

³⁸ Подробно за свойствата на автомобилния транспорт вж. **Пенков, Иван**. Основи на автомобилния транспорт. София, 1997, с. 7 и сл.

(метро)³⁹, а през 2009 г. тези цифри за значително завишени в полза на метрополитена. Въпреки спецификите на отделните видове транспорт, всеки един от тях има за основно цел да бъде безопасен за хората. Този въпрос ще бъде разгледан в следващото изложение.

IV. Транспортна безопасност.

1. Понятие за транспортна безопасност.

1.1. Етимология на думата «безопасност».

От граматическият анализ на термина “транспортна безопасност” следва, че безопасността това е състояние без опасност (т. е., *при което липсва опасност*). Поставя се тогава въпросът кои обществени отношения не трябва да бъдат поставени в опасност, т.е. какво включва кръга от правно защитени интереси. Във връзка с това в нашата и чуждата литература съществуват различни становища, които могат да бъдат обособени в няколко групи.

На първо място транспортната безопасност се определя като състояние на функциониране на транспорта, при което се обезпечават неприкосновеността на живота и здравето на хората и се съхраняват материалните ценности, околната среда, транспортните средства и комуникациите⁴⁰. Други автори считат, че безопасността е състояние на пълна защитеност на участниците в движение от транспортни произшествия и техните последици⁴¹. Според трета категория безопасността е комплекс от свойства, които характеризират приспособимостта към движението с минимална вероятност за попадане в пътнотранспортно произшествие⁴². И накрая в специализираната техническа литература безопасността се разглежда в широк план, което включва и безвредността на използване на автомобила по отношение на околната среда.

³⁹ Данните са за 2002 г. вж. **Братоев, Стоян**. Софийски метрополитен. София, Nota bene! Communications, 2004, с. 26, табл. 2-1.

⁴⁰ Вж. **Уголовное право России**, Особенная часть, под редакцией А.И.Рарога, Москва, Ексмо, 2007, с. 490.

⁴¹ Вж. **Лукьянов, В.** Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, с. 25.

⁴² Вж. **Тодоров, Атанас**. Контрол на пътното движение, част 1, София, 2003, с. 52

1.2. Въпреките особеностите на посочените становища относно съдържанието на транспортната безопасност, *всяко едно отчита, че от транспортната дейност зависи запазването на живота и здравето на пътниците и другите участници в движението, целостта на подвижния състав и на други материални ценности.* Очевидно е, че чрез движението по пътищата се удовлетворява човешката потребност за преместване в териториален аспект на хора и предмети⁴³. Заедно с тази обществена потребност на гражданите от транспорт възниква и въпросът за защита на правата и свободите на участниците в движението⁴⁴ – право на живот, право на телесна право неприкосновеност, право на собственост и др. Във връзка с това в транспортното законодателство изрично се казва, че целта е „да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.” (чл. 2 ЗДвП). По сходен начин в областта на въздушния транспорт се определя, че законът урежда „обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му.” (чл. 1, ЗГВ) като тук под безопасност се разбира "свойство на въздухоплавателната система да осигурява безпрепятствено провеждане и извършване на полетите, запазвайки живота и здравето на участниците в тях, както и целостта на товарите и на въздухоплавателното средство(§3 от ДР, т. 3 от ЗГВ). Във връзка пък с водния транспорт се казва, че Кодекса за търговското корабоплаване урежда „обществените отношения в Република България, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, авариите на кораби, спасяването по море

⁴³ Във връзка с това не може да се сподели разбирането, че „Движението по пътищата от страна на пешеходците **представлява дейност, трудов процес.** Затова и при него на преден план стоят простите моменти на трудовия процес: целесъобразна дейност или самият труд, предмет на труда и средствата на труда.” Срн. **Бузов, Венеци.** Престъпни пътнотранспортни Происшествия. София, БАН. 1976, с. 21.

⁴⁴ Терминът "Участник в движението" е легално дефиниран като е всяко лице, което се намира на пътя и със своето действие или бездействие оказва влияние на движението по пътя. Такива са водачите, пътниците, пешеходците, както и лицата, работещи на пътя (§6, т. 28 от ДР на ЗДвП). Ето защо в изложението той ще бъде използван в този му смисъл.

и река и други отношения, свързани с корабоплаването и *неговата безопасност*” (чл. 1 КТМ).

Следва да се отбележи, че специалното транспортно законодателство съдържа правилата за безопасност, като много често специализираната администрация издава документи, удостоверяващи тяхното спазване. Например в глава IV от КТМ са регламентирани условията за безопасност на корабоплаването и се въвежда понятието „свидетелство за безопасност”. Като се изхожда от цитираните по-горе законови положения и се съобразят проучванията, направени в специализираната литература, може да се предложи определение на термина „транспортна безопасност” за целите на настоящето изследване. Неговото дефиниране е важно с оглед изясняване обекта на транспортните престъпления в следващата глава на изложението.

2. Определение и видове транспортна безопасност.

Предвид всичко казано до тук може да се обобщи, че въпреки спецификите на отделните видове транспорт, транспортна безопасност е *състоянието на защитеност на тези права на участниците в движението (водачите, пътниците, пешеходците, както и лицата, работещи на пътя) от транспортни правонарушения*. Така дефинирана транспортната безопасност се характеризира със следните особености: 1) Транспортната безопасност е най-важната характеристика и същевременно цел на транспортната дейност; 2) Безопасността на транспорта не е нормативно дефинирана в нашето законодателство⁴⁵, макар че този термин се използва в редица нормативни актове⁴⁶.

⁴⁵В някои чуждестранни законодателства обаче безопасността е легално определена. Например в руското законодателство - чл. 2 от Закона за безопасността на пътното движение на Руската Федерация (№ 196 ФЗ от 10 декември 1995 г.) определя, че безопасността на пътното движение е състояние на дадения процес, отразяващ степеня на защитеност на неговите участници от пътнотранспортни произшествия и техните последици. Законът е достъпен в интернет на адрес: <http://safety-traffic-law.ru/>

⁴⁶ Например – в чл. 11, ал. 2, чл. 206, от ППЗДвП; чл. 12, ал. 3, т. 15 от Правилник за структурата, дейността и организацията на работа на Национална агенция "Пътна инфраструктура" и на нейната администрация, приет с ПМС № 219 от 5.09.2008 г., обн., ДВ, бр. 79 от 9.09.2008 г., в сила от 9.09.2008 г.; Наредба № 1 от 26.05.2000 г. за проектиране на пътища, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 47 от 9.06.2000 г., в сила от 10.12.2000 г.; Правилник за функциите и структурата на Държавната железопътна инспекция, издаден от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 67 от 15.08.1997 г., в сила от 15.08.1997 г.

Въпреки че темата за транспортната безопасност е недостатъчно изследвана в нашата литература⁴⁷ проучванията дават достатъчно основание транспортната безопасност да се *разглежда като състояние на защитеност на участниците в движението от увреждане на техния живот, здраве или имущество, което е основно свойство и цел на транспортната дейност*. Тя може да бъде активна или пасивна. Активната безопасност се определя от вероятността за попадане в критична ситуация, докато пасивната безопасност е свързана с намаляване на вредните последици от настъпило вече пътнотранспортно произшествие. Безопасността, разглеждана като обект на защита при транспортните престъпления следва да бъде разбрана като съвкупност от активна и пасивна безопасност. Мерките по превенция и тези по реализиране на възникналата отговорност (административно- наказателна и наказателна) целят да охраняват именно тези правотношения по опазване на безопасността при осъществяване на транспортната дейност. От друга страна безопасността може да касае сухопътния транспорт, въздушния или водния транспорт. При това деление се отчита, че спецификите на отделните видове транспорт се отразяват в значителна степен върху правната уредба на безопасността. Това положение е отразено в действащите правни норми, свързани с транспортна безопасност, които са обособени в съответните нормативни актове с оглед вида на осъществявания транспорт.

3. Правна уредба на транспортната безопасност.

Правният регламент на транспортната безопасност е даден на две нива: *позитивноправно*, което сочи правилата които трябва да спазват; и *негативноправно* чрез създаване на състави транспортни правонарушения. В настоящето изложение ще бъде анализирано обезпечаването на безопасността в отделните видове транспорт, както от вътрешните нормативни актове (закони, правилници, наредби), така и от такива с международен характер, които съгласно Конституцията на РБ са част от българското законодателство (напр. Конвенция за пътното движение (КПД) и Конвенция за пътните знаци и сигнали (КПЗС). Общото за всички тях е, че съдържат

⁴⁷ За разлика от чужди правни системи, където и се отдава съществено значение. Например През 80 – те и 90 – те години на миналия век в руската правна литература темата за транспортната безопасност е задълбочено изследвана. Вж. например: **Лукьянов, В.** Безопасность дорожного движения. Москва, 1983.; **Майоров, В.** Дорожное движение и безопасность. Челябинск, 1997 и др. Транспортната безопасност (англ.: road traffic safety) е предмет на задълбочено изследване, както в научната литература на отделните страни, така и по линия на Европейския съюз и други организации (например Световната здравна организация).

норми, които указват в какво трябва да се изрази правилното и законосъобразно поведение на гражданите при осъществяваната от тях транспортната дейност, а тяхното неспазване води до осъществяване на състав на транспортно правонарушение. По отношение на транспорта с механични транспортни средства, представляващ източник на повишена опасност, критериите са отнователно завишени, а правната уредба във връзка с това е многобройна и детайлизирана. Тя ще бъде разгледана в следващото изложение.

(продължава в следващия брой)

TRANSPORT AND TRANSPORT SAFETY

By Ralitza Kostadinova

In recent years the topic of transport and its legal protection of offenses leading to serious consequences in the form of injuries or death, gained higher importance. Various ways and means are looked for in order to counter transport accidents and lower the casualties, both in European and national plan. Modern research of these questions requires to clarify the nature of transport as a form of human and social activity through a historical overview of the stages of its development. Thus, the historical method of research facilitates the thorough study of transport safety by way of analysis of its characteristics in the different periods of human existence.