

## **ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (XI ВЕК – 1945 ГОД)**

**Корнева А.С., Максимова В.В.**

Научный руководитель: Азархин А.В.

*Россия, г. Самара,  
Самарский государственный экономический университет*

**Аннотация.** *В статье рассматривается история развития уголовной ответственности за преступления на транспорте от Русской правды до послевоенного периода.*

**Ключевые слова:** *гужевой транспорт, речной транспорт, уголовная ответственность, транспортные преступления, Уголовный кодекс, наказание.*

Обеспечение безопасности работы транспорта – одна из главных задач уголовной политики России в современный период. Транспортная составляющая жизни общества, несомненно, оказывая значительное влияние на социально-экономическое развитие страны, активно развивается – увеличивается количество и виды транспортных средств. Однако транспорт относится к числу отраслей повышенной опасности.

По статистике, только за 2020 год дорожно-транспортные происшествия унесли жизни 16 600 тысяч человек. Еще более 160 тысяч человек получили серьезные травмы. Это не только страшные данные, но и невосполнимые потери для экономики государства, связанные с непроизведенным материальным и интеллектуальным трудом. Несомненно, лица, совершившие неосторожно или умышленно действия, повлекшие за собой смерть человека или ущерб, вред здоровью, несут ответственность по всей строгости уголовного закона.

В настоящее время нормы, определяющие уголовную ответственность за нарушение правил безопасного движения, содержатся в Уголовном Кодексе Российской Федерации, принятом 24 мая 1996 года.

Транспорт во все времена был особым предметом правового регулирования. Законы, регулирующие безопасность движения и эксплуатацию транспорта, существовали и дореволюционный, и в советский периоды, однако до появления дорог в стране четкого регламентированного законодательства не было. Со временем законодательство совершенствовалось, и именно в транспортной сфере законодатель разрабатывал четкие и структурированные нормы.

Первое упоминание о преступлениях, связанных с транспортом, относится к Русской правде. Статья 79 пространной редакции закрепляла уголовный штраф за хищение морских и речных судов. Но правила, которые могли бы регулировать правила движения этих судов, отсутствовали.

Более весомую роль в вопросах регулирования транспортной безопасности сыграло Соборное уложение 1649 года. В 17-18 веках правила движения касались водного и, по большей части, гужевого транспорта.

Например, статья 7 главы IX определяет правила содержания мостов: «...кто для своей корысти учнет мосты окалывати, а про то сыщется, и тем чинити наказание, бити кнутом, и пеню имати» [8].

Глава XXII, в частности статья 17 и статья 18, стала первой попыткой органов законодательной власти зафиксировать преступления на транспорте в нормативно-правой документации.: «будет кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадью ее стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива, а с суда сыщется про то допряма, и тому, кто так учинит, за такое его дело учинити жестокое наказание...» [6]. Речь идёт не о нарушении правил движения, а о посягательстве на личность, в то же время важным является упоминание о несоблюдении предписаний использования верховой лошади или гужевого транспорта.

Новые виды правовых запретов в Российской империи формировались по мере развития транспортной инфраструктуры и появления нового транспорта – в современном понимании он сформировался к 19 веку. Соответственно, появилась потребность в его уголовно-правовой защите. «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных» 1845 года складывается из нескольких групп норм, устанавливающих наказание за совершение преступлений на транспорте – самое большое количество, по сравнению с предшествующими законодательными актами. Также впервые вводится различие между «преступлением» и «проступком», хотя четкого деления пока нет.

Глава X раздела VII содержит правила, направленные на сохранение в целостности путей сообщения. Они разделены на несколько категорий. В первую входили правила несоблюдения постановлений о сухопутных сообщениях. Статьи 1417-1429 определяют ответственность за повреждение дорог, а также мостов, статьи 1433-1437 - за невыполнение правил проезда по шоссе и почтовым дорогам, а статьи 1430-1432 – правила о содержании дорог и прилегающих мостов.

Вторая категория включала в себя случаи несоблюдения правил использования железных дорог. Уголовная ответственность назначалась за повреждение и загромождение посторонними предметами железнодорожных путей, невыполнение установленных правил управления и эксплуатации составов. Например, статья 1444 гласит, что «кто будеть въместахъ, где сіе не дозволено, перебежать чрезъ железную дорогу, перевозить или перетаскивать чрезъ оную какія-либо тяжести, тотъ за сіе подвергается: въ первый разъ денежному взысканію отъ одного до пяти рублей; во второй – вдвое; а в третій – аресту на время отъ трехъ недель до трехъ месяцевъ» [10].

В отдельном разделе прописаны нормы о речном транспорте – определяется ответственность за нарушение следующих правил: о снабжении судов, судоплавания, ответственность за повреждение шлюзов и плотин, за порчу бечевников и т.д.

Если в результате данных преступлений наступали необратимые последствия, ответственность определялась разделом X Уложения. Например, если деяние приводило к смерти пострадавшего, то преступление квалифицировалось по ст.1937, если причинялся вред различной тяжести – по ст.1965.

Примечательно, что именно в Российской империи указы о неисполнении правил безопасности судоходства и железнодорожного транспорта впервые за всю историю были соединены.

Следующим этапом развития отечественного законодательства в области преступлений на транспорте стало Уголовное уложение 1903 года. В рамках изучения данного документа мы рассмотрим раздел XVIII «О нарушении постановлений о производстве строительных работ и о пользовании путями сообщения», который определял наказание на преступление на транспорте.

При сравнении с Уложением 1845 года можно заметить, что объем норм был значительно увеличен, а ответственность разграничивалась в зависимости от субъекта, совершившего преступление.

Стоит отметить, что для градации преступлений против безопасности сухопутного и водного транспорта были использованы разные подходы.

Согласно Уложению 1903 года на железнодорожном транспорте нарушения были разделены на следующие категории:

- преступления, совершенные ответственными лицами, находящимися на службе;
- преступления, совершенные самими пассажирами;
- преступления, совершенные руководящим составом;
- преступления, совершенные лицами, не указанными в пп. 1-3.

При упорядочивании норм, определяющих ответственность за нарушение правил безаварийной работы речного и морского транспорта, разграничение также осуществлялось по субъекту преступления. Были выделены преступления, совершенные:

- руководящим составом;
- лицами, находившимися на службе;
- лоцманом;
- капитаном судна;

Стоит заметить, что впервые появляется различие между умышленными и неосторожными деяниями.

Например, статьи 558, 559, 560 определяли ответственность по умышленным нарушениям правил безопасности – повреждение путей или самого поезда, судов, знаков, неверную подачу знака, отправление в эксплуатацию поезда или судна в неисправном состоянии и тому подобное.

Если последствиями совершения данных нарушений стало крушение поезда или иного транспортного средства, то виновного заключали в тюрьму либо исправительный дом. Суд мог лишить лицо возможности служить на железной дороге или судне на определенный срок. Еще одним видом наказания за особо тяжкие преступления была каторга сроком не более восьми лет.

Статьи 565 и 567 Уголовного уложения определяли ответственность за нарушение, произошедшее по неосторожности. За те же действия, предусмотренные статьями 558-560, но совершенные с такой формой вины, как неосто-

рожность, предусматривались наказания в виде ареста или денежного удержания в случае, если в результате действия не было тяжелых последствий, таких, как крушение поезда или судна.

Уложение 1903 года не вступило в полную силу. Но необходимо отметить стремление законодателя обеспечить общественную безопасность на транспорте. Данная практика правового регулирования заложила ядро общественных взаимодействий транспортной безопасности, что позволило более конкретно учитывать ответственность за преступления в постреволюционный период времени.

С первых дней своего существования советская власть вела состязание с координаторами и членами контрреволюционных движений, поэтому борьба с транспортными преступлениями была проведена аналогией к борьбе с бойкотом и беспорядком.

В период с 1918 по 1921 годы были введены новые нормативно-правовые акты, которые обеспечивали сохранность движения. А именно: 10 декабря 1919 года Совет рабочей и народной обороны издал распоряжение, согласно которому расстреливались без суда лица, деяния которых создавали достаточную угрозу безопасности передвижения железнодорожного транспорта.

20 июня и 20 ноября 1919 года Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет принял декреты, предусматривающие суровые меры наказания за умышленное уничтожение или повреждение путей, мостов и транспортных сооружений.

Стоит отметить, что в это же время началось активное развитие воздушного транспорта в России, что повлекло за собой появление новой сферы правового регулирования. Так, например, Декрет Совета Народных Комиссаров «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 года регулировал ответственность за нарушение правил осуществления воздушных передвижений. Акт постановлял правовое регулирование устоев: применения воздушного транспорта и атмосферного промежутка, а также устанавливал правила движения и использование воздушных судов.

В то же время длительный период отсутствовала единая норма, определяющая ответственность за нарушения правил безопасной работы транспорта. Поэтому при причинении вреда эти нарушения рассматривались по принципам, предусматривающим ответственность за посягательство на жизнь.

С принятием Уголовного Кодекса РСФСР в 1922 году была возведена в рамки закона градация уголовного законодательства. Данный Кодекс состоял из постановлений советской власти, определяющих безопасность функционирования различных видов транспорта. Но отдельного раздела по транспортным преступлениям выделено не было, и поэтому ответственность носила общий характер – то есть объектом данных преступных деяний выступали всевозможные виды ухудшения социальных взаимодействий.

Стоит заметить статью 218 УК РСФСР – статья разъясняла ответственность за «нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением по охране порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения» [5], тем самым представляя собой особую норму за-

кона. Многие исследователи считают, что именно эта статья стала толчком для развития законодательства в области транспортных преступлений.

Особое значение защита безопасности движения и эксплуатации транспорта имела в годы Великой Отечественной войны. «В условиях войны четкая и бесперебойная работа транспорта имеет первостепенное значение. Суды обязаны вести суровую борьбу с лодырями, разгильдяями на железнодорожном и водном транспорте, препятствующими выполнению важнейших задач, поставленных перед транспортом» [1], – указано в Постановлениях Верховного суда СССР. В годы войны уголовная ответственность за несоблюдение трудовой дисциплины на транспорте была повышена.

Отведение транспорту главной функции в усилении общедоступного хозяйства СССР послевоенного времени было обусловлено изданием нововведений, а также переработкой существующих нормативно-правовых актов.

Становление уголовного законодательства – сложный, но очень интересный и важный процесс, на который влияет значительное количество факторов.

Подводя итоги, стоит отметить, что транспортное хозяйство – одна из основных отраслей народного хозяйства. Её бурное развитие обуславливает постоянное совершенствование законодательства, направленного на борьбу с посягательствами на его безопасную работу. Развитие законодательства должно осуществляться с учетом социально-экономических условий и достижений техники.

### **Библиографический список**

1. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957.
2. Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие) // дисс. на соиск. уч. степени кандидата юридических наук. М., 2016.
3. Российское законодательство X - XX веков: В 9 т. М., 1985. Т. 3. С. 101.
4. Соборное уложение 1649 г. (ст. 20 гл. IX «О мытах и о перевозех, и о мостех») // Российское законодательство X-XX веков. В 9 т. М., 1985.
5. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года. СПб., 1845. С. 588.

### **THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR CRIMES AGAINST TRANSPORT SECURITY (11TH CENTURY – 1945)**

**Korneva A.S., Maximova V.V.**

Scientific adviser: Azarkhin A.V.

*Samara State University of Economics, Samara, Russia*

**Abstract.** *The article examines the history of the development of criminal liability for crimes in transport from Russian Truth to the post-war period.*

**Keywords:** *horse-drawn transport, river transport, criminal liability, transport crimes, the Criminal Code, punishment.*