

УДК 343.346

РАЗВИТИЕ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЙ И СОВЕТСКИЙ ПЕРИОДЫ

© Н.С. Рязанов

Прокуратура Архангельской области

163002, Российская Федерация, г. Архангельск, Новгородский пр-т, 15

E-mail: rns87@yandex.ru

Аннотация. Исследованы вопросы становления и развития уголовного законодательства об ответственности за преступления в области транспортной безопасности в дореволюционном и советском периодах. Проанализированы предпосылки, обусловившие изменения уголовно-правовых норм в названной сфере, их влияние на конструкции современных составов преступлений в области транспортной безопасности. Выяснено, что в дореволюционном периоде начинает осуществляться оформление составов преступлений, связанных с нарушением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, которые, однако, носили казуистический фрагментарный характер, что явилось важной предпосылкой для развития и совершенствования института транспортной безопасности. При этом составы этих преступлений преимущественно являлись формальными и устанавливали ответственность, в том числе за нарушения, ставящие в опасность, что подчеркивало повышенную общественную значимость охраны отношений в исследуемой сфере. Актуальность криминализации деяний в области транспортной безопасности за поставление в опасность не утрачена по сей день.

Ключевые слова: развитие уголовного законодательства; транспортная безопасность; уголовная ответственность; угрозы транспортной безопасности; дореволюционный и советский периоды

Уголовно-правовой запрет противоправного посягательства на отношения по обеспечению транспортной безопасности содержался в большинстве памятников российского уголовного права, однако, был выражен в своеобразных формах, соответствующих уровню развития транспорта, а также уголовно-правовой и социально-политической мысли конкретного периода развития общества и государства [1, с. 4].

Так, одним из первых источников, устанавливающих уголовную ответственность за нарушения в области транспортной безопасности, является Соборное уложение 1649 г. В статье 17 этого нормативного акта было отражено: «А будет кто с похвалы или с пьянства, или с

умыслом наскочет на лошади на чью жену и лошадей ея стопчет и повалит и тем ея 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 допрям и тому, кто учинит, за такое дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестие и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрьму на три месяца. А будет от того его бою та жена и сама умрет, и его за такое дело казнить смертию» [2, с. 249-250]. Таким образом, впервые была установлена жесткая уголовная ответственность за причинение вреда транспортным средством (лошадью), являвшимся источником повышенной опасности. При этом необходимо отметить «дальновидность» древнего законодателя – помимо прямого указания форм вины (как видно, преступление могло быть совершено умышленно и неосторожно), статья предусматривала квалифицирующие признаки, непосредственно влияющие на вид и размер наказания. Именно эту норму можно считать отправной точкой становления и развития уголовного законодательства об ответственности за преступления в области транспортной безопасности.

Строительство городов, увеличение численности населения закономерно привели к возрастанию количества транспортных средств и интенсивности их движения. Эти факторы обусловили необходимость установления правил безопасности движения, а также уголовной ответственности за их нарушение.

Исходя из этого, указ Анны Иоанновны 1730 г. включил в себя следующие нормативные предписания: «Извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей занузанными, со всяким опасением и осторожностью, смирно. А тех, кто не будет соблюдать сих правил, – бить кнутом и ссылат на каторгу». Через 12 лет Елизавета Петровна издала в дополнение к этому еще один организационно-распорядительный документ в форме указа: «Если кто на резвых лошадях ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей их отсылать в конюшню государыни» [2, с. 137].

Интересным является содержание принятого в 1775 г. манифеста, подписанного Екатериной II и определявшего тип экипажа и число лошадей, допустимых запрягать в упряжку. Несмотря на установление строгих мер, направленных на обеспечение безопасности движения, нарушения правил движения носили распространенный характер и часто приводили к травмированию и гибели людей. Кроме нарушений скоростного режима, причиной аварий являлась неисправность экипажей,

что привело к необходимости правового регулирования в сфере технической регламентации средств передвижения [3]. В уставе г. Санкт-Петербург 1798 г. в отдельной главе о полиции содержались обязанности ее сотрудников осуществлять контроль за техническим состоянием транспортных средств – карет, колясок и саней, используемых в промысле извозчиками [4, с. 155].

Принятие названных документов ознаменовало внедрение в российскую правовую систему предписаний, обеспечивающих охрану безопасности эксплуатации транспорта. Несмотря на то, что эти нормы по своей природе являлись административно-правовыми, начало их проработки являлось важным шагом в развитии уголовно-правового инструментария обеспечения транспортной безопасности в целом.

В XIX веке правовой регламентации отношений в области транспортной безопасности стало уделяться еще большее внимание.

Сельский судебный устав для государственных крестьян 1839 г. предусматривал за «скорую езду по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, часто людьми посещаемым, в случае происшедшего от сего вреда другому» уголовную ответственность в виде штрафа или заключения под стражу¹. Состав преступления, связанного с нарушением правил безопасности движения, был сконструирован как формальный, однако законодатель не конкретизировал, какой вред необходим для наступления уголовной ответственности.

Уложение «О наказаниях уголовных и исправительных» от 1845 г. незначительно конкретизировало эти положения, установив ответственность за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие несчастные случаи или повреждение покрытий улиц и шоссе (то есть вред здоровью, смерть человеку или имущественный ущерб государству). Следует отметить, что в Уложении для обозначения вредных последствий, наступивших в результате нарушения правил передвижения, используется термин «приключение» [5, с. 14].

Специально созданная законодательная комиссия в 1861 г. подготовила и направила в Санкт-Петербургскую городскую думу проект свода правил извозничьего промысла. В указанном документе были регламентированы обязанности должностных лиц полиции и иных органов по контролю за соблюдением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – экипажей, установлены нормы, обязывающие проводить периодические технические осмотры экипа-

¹ Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. 14. Отделение 1. 1839. Спб., 1840. № 12166. С. 305.

жей. 30 параграф, к примеру, запрещал работу в извозе в нетрезвом состоянии, 35 параграф подтверждал правостороннее движение, в 36 параграфе содержалось требование «не позволять себе скорой езды по улицам, с товарищами для забавы не перегоняться и вообще не обгонять одному другого, без особенной надобности»².

В 1864 г. принят Устав «О наказаниях, налагаемых мировыми судьями». Статья 73 устава предусматривала наказание в виде штрафа за «препятствование проходу по мосткам и тротуарам или проезду по дорогам и улицам, оставлением на них громоздких предметов или иным образом» [2, с. 403-406]. По сути, эта норма стала предшественником нынешней статьи 267 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Уголовное уложение 1903 г. содержало помимо основных составов преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения, еще и квалифицированные, устанавливающие повышенную ответственность в случаях наступления общественно опасных последствий – крушения железнодорожного транспорта, парохода или морского судна (часть 2 статьи 558); создания угрозы для жизни людей (часть 2 статьи 557) [6, с. 192]. Необходимо отдать должное законодателю того времени, построившему анализируемый состав как формальный, исходя из профилактического потенциала уголовно-правовых мер в данной сфере.

Криминализация создания угрозы причинения тяжкого вреда здоровью и смерти человеку, а также крупного имущественного ущерба при умышленном нарушении требований в области транспортной безопасности, на наш взгляд, является актуальной и в наши дни.

Таким образом, в дореволюционном периоде начинает осуществляться оформление составов преступлений, связанных с нарушением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, которые, однако, носили казуистический фрагментарный характер. Между тем это явилось важной предпосылкой для развития и совершенствования института транспортной безопасности.

При этом составы этих преступлений преимущественно являлись формальными и устанавливали ответственность в том числе за нарушения, ставящие в опасность, что подчеркивало повышенную общественную значимость охраны отношений в исследуемой сфере. Актуальность криминализации деяний в области транспортной безопасности за поставление в опасность не утрачена по сей день.

² Об устройстве извозничьего промысла. Спб., 1866. С. 18.

После Октябрьской революции 1917 г. государство взяло курс на обеспечение всесторонней защищенности транспортного комплекса от внутренних и внешних угроз.

Так, Совет Народных Комиссаров СССР в «Обращении к населению» призывал всех трудящихся беречь «как зеницу ока» наряду с другими материальными ценностями транспорт, который стал «всемирным достоянием», но почти полностью был дезорганизован в период Первой мировой войны [7, с. 11].

Советом рабочей и крестьянской обороны 13 декабря 1918 г. принято постановление «Об упорядочении железнодорожного транспорта», в котором указывалось на запрещение любого вмешательства различных ведомств и организаций в технико-распорядительную деятельность транспорта. На всех транспортников возлагалась ответственность, в том числе за крушения и другие преступления, связанные с деятельностью транспорта. Виновные привлекались к ответственности по всей строгости революционных законов. Помимо этого, декреты Всероссийского центрального исполнительного комитета (ВЦИК) от 22 июня и 20 ноября 1919 г. предоставили Всероссийской чрезвычайной комиссии по борьбе с контрреволюцией и саботажем (ВЧК) и ее губернским органам в местностях, объявленных на военном положении, широкие полномочия по пресечению попыток уничтожения и повреждения железнодорожных путей, мостов и других транспортных сооружений³.

В 1919 г. народный комиссар юстиции Д.И. Курский в опубликованной им статье, систематизировавшей действовавшие тогда нормы уголовного права, раздел 10 озаглавил: «Нарушение постановлений о почте и транспорте», указав, что в нем содержатся нормы, устанавливающие ответственность за «деяния, идущие против централизации управления, охраны и повышения провозоспособности железных дорог» [8, с. 51]. Вышеприведенные постановления устанавливали ответственность за посягательства на нормальную деятельность транспорта со стороны не только работников транспорта, но и посторонних лиц [7, с. 13].

Следует отметить, что в постреволюционный период уголовно-правовые нормы, направленные на охрану транспортной безопасности,

³ Об упорядочении железнодорожного транспорта: постановление Совета рабочей и крестьянской обороны от 13.12.1918 г. // Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 1312–1313.

в первую очередь были нацелены на обеспечение защищенности железнодорожного транспорта, что было обусловлено как наибольшей степенью его развитости, так и высокой экономической, социальной и оборонной значимостью.

Вышеуказанные обстоятельства обусловили создание в 1920 г. Революционных военных железнодорожных трибуналов⁴, наделенных широкими полномочиями. К их подсудности относились: 1) дела о всякого рода преступлениях железнодорожных служащих, связанные с нарушением правильной работы железных дорог или препятствующие восстановлению нормальной деятельности железнодорожного транспорта, к числу каковых относились все виды умышленного и корыстного посягательства как на имущество железнодорожного, так и на вверенное дорогам для перевозки и не только умышленное неисполнение служебных обязанностей (саботаж), но и явно небрежное к ним отношение в случаях, имеющих для транспорта важные последствия, или при повторении упущений после двухкратного взыскания в дисциплинарном порядке и 2) все дела по преступлениям, совершенным в полосе отчуждения, по которым Революционный военный железнодорожный трибунал усмотрит признаки деяний, угрожающих нормальному функционированию железнодорожного движения.

В постановлении Совета Труда и Оборона от 15 апреля 1921 г. «Об усилении наказания за проезд на паровозах и тормозных площадках лиц, не имеющих на то права, а равно в отношении должностных лиц, проявляющих бездействие в борьбе с этим опасным для железнодорожного движения нарушением революционного порядка» указывалось: «Ввиду крайне тяжелого положения нашего транспорта, все усиливающегося наплыва безбилетных пассажиров и провоза незаконного количества клади не только в вагонах, но и на тормозных площадках и даже паровозах – применять особо суровые репрессии в отношении тех граждан, кои нарушают существующие железнодорожные правила, проезжают на тормозных площадках товарных вагонов и паровозах, а также и к тем должностным лицам, которые своим бездействием способствуют развитию этого пагубного для транспорта явления»⁵. В свя-

⁴ О Революционных военных железнодорожных трибуналах (Положение): декрет ВЦИК от 18.03.1920 г. Доступ из СПС КонсультантПлюс.

⁵ Об усилении наказания за проезд на паровозах и тормозных площадках лиц, не имеющих на то права, а равно в отношении должностных лиц, проявляющих бездействие в борьбе с этим опасным для железнодорожного движения нарушением революционного порядка: постановление Совета Труда и Оборона от 15.04.1921 г. Доступ из СПС КонсультантПлюс.

зи с этим постановление Совета Труда и Оборона определило применение к лицам, незаконно едущим на паровозах и тормозных площадках, немедленного ареста с последующим направлением через местные чрезвычайные комиссии в концентрационный лагерь на срок до 5 лет. Такому же наказанию подлежали и должностные лица на транспорте, которые были уличены в бездействии и тем самым в способствовании незаконному проезду граждан [9].

Таким образом, названный нормативно-правовой акт впервые установил уголовно-правовой запрет так называемого «зацепинга», криминализация которого в связи с систематической гибелью и травмированием граждан, а также сбоем в работе железнодорожного транспорта, причиняющим значительный материальный ущерб, является актуальной и в наши дни.

Дальнейшее свое развитие нормы об ответственности за преступления в области транспортной безопасности получили в Уголовном кодексе РСФСР 1922 года. Так, статья 76 УК РСФСР 1922 года предусматривала наказание за организацию и участие в бандах (вооруженных шайках) и организуемых бандами разбойных нападениях и ограблениях, налетах на советские и частные учреждения и отдельных граждан, остановки поездов и разрушения железнодорожных путей безразлично, сопровождались ли эти нападения убийствами и ограблениями или не сопровождались⁶.

В УК РСФСР 1922 года была впервые установлена уголовная ответственность за нарушение специальных правил в области транспортной безопасности. Статья 218 УК РСФСР относил к числу уголовно-наказуемых деяние в виде неисполнения или нарушения правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения.

До вступления в силу нового УК РСФСР 1926 года на железнодорожном транспорте действовали «Правила об охране порядка и безопасности движения на железных дорогах», изданные Народным комиссариатом путей сообщения (НКПС) на основании декрета ВЦИК от 8 февраля 1923 г. (состояли из 23 статей). В это же время действовали правила об охране порядка и движения на внутренних водных путях РСФСР, утвержденные НКПС 24 сентября 1924 г. [7, с. 13].

⁶ О введении в действие Уголовного кодекса РСФСР: постановление ВЦИК от 01.06.1922 г. (вместе с «Уголовным кодексом РСФСР»). Доступ из СПС КонсультантПлюс.

УК РСФСР 1926 года усилил охрану транспортной безопасности от различных угроз и, по нашему мнению, по отдельным моментам даже мог «дать фору» современному уголовному законодательству⁷.

К примеру, в отличие от современной модели обеспечения транспортной безопасности в нем получили развитие нормы, обеспечивающие защищенность транспортного комплекса от экономических угроз. Так, статья 58.7 УК РСФСР предусматривала наказание за противодействие нормальной деятельности государственных учреждений и предприятий или соответствующее использование их для разрушения и подрыва государственной промышленности, торговли и транспорта, в целях совершения действий, предусмотренных статьей 58.1 (экономическая контрреволюция). В действующем же уголовном законодательстве экономическая сфера транспортной безопасности не относится к числу объектов уголовно-правовой охраны.

Статья 58.9 УК РСФСР 1926 года устанавливала ответственность за организацию в контрреволюционных целях разрушения или повреждения взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных путей и средств сообщения, средств народной связи, водопроводов, общественных складов и иных сооружений или строений, а равно участие в выполнении указанных преступлений.

При детальном изучении этой нормы прослеживается схожесть закрепляемой ею положения об обеспечения защищенности транспортного комплекса от угроз совершения актов незаконного вмешательства с современной законодательной моделью уголовно-правовой охраны транспортной безопасности.

Вместе с тем приходится констатировать политический подтекст названной нормы. Кроме того, нередкими были случаи их применения исключительно в репрессивно-карательных целях.

Например, согласно приговору Военной коллегии Верховного суда СССР 9 июля 1938 г. бывший помощник командира отряда Стрелковой охраны железной дороги Н.В. Елагин признан виновным в совершении преступлений, предусмотренных статьями 58.7, 58.8, 58.11 УК РСФСР 1926 г., а именно в том, что в 1936 г. он якобы принимал активное участие в антисоветской троцкистской вредительско-террористической организации, действовавшей в Стрелковой охране на железной дороге, проводил вредительскую работу, срывал партийно-массовую работу,

⁷ О введении в действие Уголовного кодекса РСФСР редакции 1926 г.: постановление ВЦИК от 22.11.1926 г. (вместе с «Уголовным кодексом РСФСР»). Доступ из СПС КонсультантПлюс.

разлагал дисциплину, умышленно ухудшал материально-бытовые условия состава охраны. По заданию этой организации ликвидировал подсобное хозяйство, столовую, «развалил» политмассовую работу и дисциплину в подразделении. По результатам рассмотрения дела Н.В. Елагину был вынесен смертный приговор.

На данный приговор заместителем Генерального прокурора РФ принесено надзорное представление, по результатам рассмотрения которого 1 августа 2006 г. уголовное дело в отношении Н.В. Елагина прекращено в связи с отсутствием в его действиях состава преступления и самого события преступления⁸.

Уголовное законодательство исследуемого периода устанавливало ответственность за нарушение специальных правил в области транспортной безопасности.

Так, согласно постановлению ЦИК и СНК от 13 марта 1929 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями» союзным республикам было предложено ввести уголовную ответственность за нарушение обязательных постановлений Народного комиссариата путей сообщения об охране порядка и безопасности движения⁹.

Постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 23 января 1931 г. «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта» УК РСФСР 1926 года был дополнен статьей 59.3в, которая расширила круг преступлений на транспорте и установила уголовную ответственность за нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т. п.), если это нарушение повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и судов и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения¹⁰.

Для укрепления дисциплины на транспорте существенное значение имело и утверждение 4 июля 1933 г. первого Устава о дисциплине ра-

⁸ Определение Верховного суда РФ от 01.08.2006 г. № 7н-0167/2006. Доступ из СПС КонсультантПлюс.

⁹ О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями: постановление ЦИК и СНК от 13.03.1929 г. // СЗ СССР. 1929. № 21. Ст. 182.

¹⁰ Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта: постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 23.01.1931 г. Доступ из СПС КонсультантПлюс.

бочих и служащих железнодорожного транспорта. В 1936 г. были введены новые правила технической эксплуатации железных дорог СССР, определявшие организацию движения, содержание устройств и порядок работы на железных дорогах, четко регламентирующие работу каждого железнодорожника. Анализу состояния дисциплины был посвящен приказ НКПС № 83/Ц от 19 марта 1935 г. «О борьбе с крушениями и авариями», который, вскрывая причины этих явлений, требовал развития воспитательной работы, указывал на недопустимость ограничиваться судебной репрессией в деле борьбы с крушениями и авариями [7, с. 16].

Таким образом, анализируемому периоду присущи не только карательные, но и превентивные меры, направленные на устранение причин и условий, способствующих совершению преступлений в области транспортной безопасности. Их системное осуществление в наше время является актуальным, так как положительно сказывается на эффективности профилактики угроз устойчивому и безопасному функционированию транспортного комплекса.

В УК РСФСР 1960 года преступления в области транспортной безопасности были отнесены к государственным преступлениям (глава 1). В статьях 84–85 УК РСФСР впервые предусматривалась ответственность специального субъекта (работник транспорта)¹¹. Это соответствовало позиции, которая преобладала в науке уголовного права, о том, что «наиболее тяжкими транспортными преступлениями являются нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» [10, с. 32].

В соответствии со статьей 86 УК РСФСР умышленное разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, которое повлекло или могло повлечь крушение поезда, аварию корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи, наказывалось лишением свободы на срок от трех до пятнадцати лет.

Закрепленная в названных нормах дифференциация уголовной ответственности, по нашему мнению, является вполне обоснованной, позволяет индивидуализировать наказание виновным в зависимости от тяжести совершенного преступления, а также несет серьезный потен-

¹¹ Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960 г.) (ред. от 30.07.1996 г.). Доступ из СПС КонсультантПлюс.

циал профилактирования деяний с более тяжким преступным результатом¹².

Указом Президиума ВС РСФСР от 1 октября 1985 г. № 1524-XI «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РСФСР» УК РСФСР 1960 года был дополнен статьей 211.3, устанавливающей ответственность за допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения, совершенный лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

Между тем названная статья не распространяла свое действие на лиц, допустивших к управлению железнодорожными, воздушными и водными транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения, хотя такое предписание имело бы положительный эффект для предотвращения и профилактики неосторожной преступности на этих видах транспорта.

В статье 213 УК РСФСР 1960 года устанавливалась ответственность за нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения, если это повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия.

Указом Президиума ВС РСФСР от 3 июля 1965 г. «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР» в УК РСФСР была введена статья 213.1 – самовольная без надобности остановка поезда стоп-краном, путем разъединения воздушной тормозной магистрали или иным способом, если это повлекло нарушение нормального движения поездов¹³.

Дальше всех по пути формирования относительно самостоятельных норм в сфере законодательства о транспортной безопасности пошли Уголовные кодексы Армянской, Казахской и Молдавской союзных республик. В Особенной части УК этих союзных республик появились самостоятельные главы «Транспортные преступления». Активное и «скорое» законотворчество, в частности формирование новых составов преступлений, сопровождалось существенным «разнобоем» в уголовном законодательстве отдельных республик, при этом процесс создания новых норм продолжался и после принятия кодексов. В УК

¹² О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РСФСР: указ Президиума ВС РСФСР от 01.10.1985 г. № 1524-XI // Ведомости ВС РСФСР. 1985. № 40. Ст. 1398.

¹³ О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР: указ Президиума ВС РСФСР от 03.07.1965 г. // Ведомости ВС РСФСР. 1965. № 27. Ст. 670.

РСФСР 1960 года об объединении «транспортных» статей речи пока не было [5, с. 29].

Следует отметить, что с принятием УК РСФСР 1960 года законодатель отошел от политизирования норм о транспортной безопасности и использования их в качестве средства борьбы с классовыми врагами. Об этом свидетельствует и изменение понимания объектов таких преступлений, к числу которых, как правило, относились отношения, связанные с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также жизни и здоровья человека. Данные обстоятельства также способствовали процессу консолидации транспортных преступлений в главе 27 УК РФ 1996 года.

Список литературы

1. *Семенов В.Р.* Уголовная ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013.
2. Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. 3. Акты Земских соборов / под общ. ред. О.И. Чистякова. М.: Юрид. лит-ра, 1985. 512 с.
3. *Ковальчук О.В.* Ретроспектива государственного регулирования безопасности дорожного движения в имперский период России (середина XVII века до 1917 г.) // Административное право и процесс. 2016. № 2. С. 69–73.
4. *Гирько С.И., Борисов А.В., Миронов А.И., Полубинский В.И.* Органы внутренних дел Российской империи: в 2 т. М.: ВНИИ МВД России, 2002. Т. 1.
5. *Любимов Л.В.* Дорожно-транспортные преступления: Проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2005.
6. *Исаев Н.И.* Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / под ред. Н.Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011.
7. *Алексеев Н.С.* Транспортные преступления. Л.: Изд-во ЛГУ, 1957. 147 с.
8. *Курский Д.И.* Избранные статьи и речи. М.: Юриздат, 1948.
9. *Герцензон А.А., Грингауз Ш.С., Дурманов Н.Д., Исаев М.М., Утевский Б.С.* История советского уголовного права. М.: Юрид. изд-во Мин. юст. СССР, 1948. 465 с.
10. *Дурманов Н.Д.* Уголовная ответственность за преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения / отв. ред. В.Д. Меньшагин. М.: Госюриздат, 1962. 62 с.

Поступила в редакцию 12.03.2017 г.

Отрецензирована 15.04.2017 г.

Принята в печать 04.09.2017 г.

Информация об авторе

Рязанов Никита Сергеевич – помощник прокурора Архангельской области по организационным вопросам и контролю исполнения. Прокуратура Архангельской области, г. Архангельск, Российская Федерация. E-mail: rns87@yandex.ru

Для цитирования

Рязанов Н.С. Развитие уголовного законодательства об ответственности за преступления в области транспортной безопасности в дореволюционный и советский периоды // Актуальные проблемы государства и права. 2017. Т. 1. № 2. С. 60-73.

UDC 343.346

**THE DEVELOPMENT OF CRIMINAL LEGISLATION
ON RESPONSIBILITY FOR CRIMES IN THE AREA
OF TRANSPORT SECURITY IN THE PRE-REVOLUTIONARY
AND SOVIET PERIODS**

© N.S. Ryazanov

Public Prosecution Office of Arkhangelsk province

15 Novgorodskiy Ave., Arkhangelsk, Russian Federation, 163002

E-mail: rns87@yandex.ru

Abstract. The questions of formation and development of the criminal legislation on responsibility for crimes in the field of transportation security in pre-revolutionary and Soviet periods are considered. Reasons behind the changes in criminal law in the field, their impact on the design of modern criminal offences in the field of transport security are analyzed. It is found that in the pre-revolutionary period clearance of crimes is related to a violation of traffic safety and vehicle operation, which, however, were of a casuistic fragmented nature, an important prerequisite for the development and improvement of the institute of transport security. The compositions of these crimes were predominantly formal and established liability, including violations that endanger that emphasized increased public significance of security relations in the study area. The relevance of criminalizing acts in the field of transport safety for the endangerment is not lost to this day.

Keywords: development of criminal law; transport safety; criminal liability; transportation security threats; pre-revolutionary and Soviet periods

References

1. Semenov V.R. *Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil, obespechivayushchikh bezopasnyuyu rabotu transporta: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk* [Criminal Liability for Violation of Regulations Ensuring Safe Work of Transport. Cand. jurid. sci. diss. abstr.]. Moscow, 2013. (In Russian).
2. Chistyakov O.I. (gen. ed.). *Rossiyskoe zakonodatel'stvo X–XX vekov. T. 3. Akty Zemskikh soborov* [Russian Legislation in 10–20 Centuries. Vol. 3. Acts of the Assemblies of the Land]. Moscow, Legal Literature Publ., 1985, 512 p. (In Russian).
3. Kovalchuk O.V. *Retrospektiva gosudarstvennogo regulirovaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v imperskiy period Rossii (seredina XVII veka do 1917 goda)* [Retros-

- pective Review Of State Regulation Of Road Traffic Safety During The Imperial Period In Russia (middle of 17th century till 1917)]. *Administrativnoe pravo i protsess – Administrative Law and Procedure*, 2016, no. 2, pp. 69-73. (In Russian).
4. Girko S.I., Borisov A.V., Mironov A.I., Polubinskiy V.I. *Organy vnutrennikh del Rossiyskoy imperii* [Internal Affairs Bodies of Russian Empire.]. Moscow, All-Russian Research Institute of Ministry of Internal Affairs of Russia, 2002, vol. 1. (In Russian).
 5. Lyubimov L.V. *Dorozhno-transportnye prestupleniya: Problemy zakonodatel'nogo konstruirovaniya sostavov i differentsiatsii otvetstvennosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya: dis ... kand. jurid. nauk* [Road Traffic Offences: Problems of Legislative Design of Compositions and Differentiation of Responsibility of Participants of Traffic. Cand. jurid. sci. diss.]. Volgograd, 2005. (In Russian).
 6. Isaev N.I. *Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv* [Criminal Liability for Violation of Traffic Rules and Operation of Vehicles]. Moscow, Yurisprudentsiya Publ., 2011. (In Russian).
 7. Alekseev N.S. *Transportnye prestupleniya* [Transport Crimes]. Leningrad, Leningrad State University Publ., 1957, 147 p. (In Russian).
 8. Kurskiy D.I. *Izbrannye stat'i i rechi* [Selected Articles and Speeches]. Moscow, Yurizdat Publ., 1948. (In Russian).
 9. Gertsenzon A.A., Gringauz S.S., Durmanov N.D., Isaev M.M., Utevskiy B.S. *Istoriya sovetskogo ugovnogo prava* [History of Soviet Criminal Law]. Moscow, Legal Publ. House of Ministry of Justice of the USSR, 1948, 465 p. (In Russian).
 10. Durmanov N.D. *Ugolovnaya otvetstvennost' za prestupleniya protiv obshchestvennoy bezopasnosti, obshchestvennogo poryadka i zdorov'ya naseleniya* [Criminal Liability for Crimes Against Public Security, Public Order and Health of the Population]. Moscow, Gosyurizdat Publ., 1962, 62 p. (In Russian).

Received 12 March 2017

Reviewed 15 April 2017

Accepted for press 4 September 2017

Information about the author

Ryazanov Nikita Sergeevich – Assistant Prosecutor of the Arkhangelsk province on Organizational Issues and Compliance Monitoring. Public Prosecution Office of Arkhangelsk province, Arkhangelsk, Russian Federation. E-mail: rns87@yandex.ru

For citation

Ryazanov N.S. Razvitie ugovnogo zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za prestupleniya v oblasti transportnoy bezopasnosti v dorevolutsionnyy i sovetskiy periody [The development of criminal legislation on responsibility for crimes in the area of transport security in the pre-revolutionary and Soviet periods]. *Aktual'nye problemy gosudarstva i prava – Current Issues of the State and Law*, 2017, vol. 1, no. 2, pp. 60-73. (In Russian, Abstr. in Engl.).