

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ: ОТ РУКОВОДЯЩИХ НАЧАЛ  
1919 ГОДА ДО УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РФ 1996 ГОДА**

**TRANSPORT CRIMES: FROM THE STEERING BEGAN IN 1919 TO THE  
1996 CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**



***Коробеев А.И.***

*доктор юридических наук, профессор,  
заведующий кафедрой уголовного права*

*и криминологии,*

*ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»*

*(г. Владивосток)*

***Korobeev A.I.***

*Doctor of Law, Professor,*

*The Head of Department of Criminal Law and Crimi-  
nology,*

*Law School, Far Eastern Federal University*

*(Vladivostok)*



***Князева Н.А.***

*кандидат юридических наук,*

*доцент кафедры уголовного права*

*и криминологии,*

*ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный уни-  
верситет»*

*(г. Владивосток)*

***Kniazeva N.A.***

*Candidate of legal sciences, Senior Lecturer, Law  
School,*

*Far Eastern Federal University*

*(Vladivostok)*



**Князева Е.А.**

кандидат юридических наук,

доцент кафедры уголовного права и криминологии,

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный

университет»

(г. Владивосток)

**Knyazeva E.A.**

Candidate of legal sciences, Senior Lecturer, Law  
School,

Far Eastern Federal University

(Vladivostok)

**Ключевые слова:** Руководящие начала, транспорт, воздушное судно, пиратство, преступление, транспортные преступления.

**Аннотация:** Статья посвящается анализу транспортных преступлений от Руководящих начал 1919 г. до Уголовного кодекса РФ 1996 г. В ходе проведенного исследования было выявлено: 1) целесообразность системного изложения норм об ответственности за транспортные преступления, поскольку с появлением новых видов и ростом числа транспортных средств увеличился и масштаб негативных последствий транспортной деятельности; 2) пиратство как самостоятельный состав преступления в российском законодательстве появилось впервые лишь с принятием Уголовного кодекса Российской Федерации 1996 г.; ранее в УК статьи о пиратстве не было, на его криминализацию повлияли нормы международного законодательства; 3) в российском уголовном законодательстве самостоятельная норма, регламентирующая ответственность за угон воздушного судна, появилась в УК РСФСР 1960 г. – ст. 213.1. Ответственность за угон остальных видов транспорта по-прежнему регламентировалась ст. 212.1 УК РСФСР. Лишь в Уголовном кодексе 1996 г. появилась самостоятельная норма, регламентирующая ответственность за угон не только воздушного судна.

**Keywords:** governing principles, transport, aircraft, piracy, crime, transport crimes.

**The summary:** The article is devoted to the analysis of transport crimes from the Governing Beginning of 1919 to the Criminal Code of the Russian Federation of 1996. The study revealed: 1) the desirability of a systematic statement of the rules on liability for transport crimes since it increased with the advent of new types and an increase in the number of vehicles and the extent of the negative effects of transport activities; 2) piracy as an independent corpus delicti in Russian law appeared for the first time only with the adoption of the Criminal Code of the Russian Federation in 1996; earlier there was no article on piracy in the Criminal Code and its criminalization was influenced by international law; 3) in the Russian criminal legislation, an independent norm governing liability for theft of an aircraft appeared in the Criminal Code of the RSFSR Art. 213.1. Responsibility for the theft of other modes of transport was still regulated by Art. 212.1 of the Criminal Code of the RSFSR. Only in the 1996 Penal Code did an independent norm governing liability for hijacking not only an aircraft.

Согласно п.п. 5 и 6 разд. III Руководящих начал по уголовному праву РСФСР (далее по тексту – Руководящие начала), утвержденным постановлением Народного комиссариата юстиции РСФСР от 12 декабря 1919 г., преступлением является нарушение порядка общественных отношений, охраняемого уголовным правом. Преступление, как действие или бездействие, опасное для данной системы общественных отношений, вызывает необходи-

мость борьбы государственной власти с совершающими такие действия или допускающими такое бездействие лицами (преступниками)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Постановление Наркомюста РСФСР от 12.12.1919 «Руководящие начала по уголовному

История борьбы с транспортными преступлениями в глубь веков особенно не простирается: транспорт как таковой (за исключением, пожалуй, гужевого) в России появился сравнительно недавно. Что касается советского периода, то 11 декабря 1918 г. специальным постановлением Совета Рабоче-крестьянской обороны была установлена ответственность за задержку следующих по назначению эшелонов и грузов, несвоевременную подачу паровозов и порожних вагонов, за крушения и другие преступления, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта<sup>1</sup>.

Декретами ВЦИК от 20 июня и 20 ноября 1919 г. предусматривались суровые меры наказания (вплоть до расстрела) для пресечения попыток умышленного уничтожения или повреждения железнодорожных путей, мостов и других транспортных сооружений в местностях, объявленных на военном положении<sup>2</sup>. В течение 1919-1920 гг. был принят еще целый ряд постановлений, устанавливающих уголовную ответственность за нарушение порядка на транспорте, правил проезда по железным дорогам, порчу и утрату груза и багажа.

В этот же период времени был издан ряд специальных уголовно-правовых норм, регламентирующих ответственность за посягательства на безопасную работу других видов транспорта – речного, морского и воздушного. Декретом СНК от 17 января 1921 г. была установлена наказуемость нарушения правил о воздушных передвижениях, а Декретом СНК от 5 сентября 1921 г. – за совершение преступлений на водном транспорте<sup>3</sup>.

Кодификация уголовного законодательства, завершившаяся изданием УК РСФСР 1922 г., не привела к созданию системы специальных норм о транспортных преступлениях. Ответственность за посягательства на интересы транспорта предусматривалась в общих нормах: разрушение транспортных сооружений квалифицировалось либо как диверсия (ст. 65 УК), либо как умышленное истребление

или повреждение государственного имущества (ст. 196, 197 УК); нарушение трудовой дисциплины на транспорте – как одно из должностных преступлений (ст. 105, 106, 107 УК). К числу специальных можно было отнести лишь две нормы: одна из них устанавливала ответственность за дезертирство с транспорта (ст. 126 УК), вторая – за «неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения» (ст. 218 УК). Впоследствии ее действие было распространено на воздушный и весь сухопутный транспорт<sup>4</sup>.

УК РСФСР 1926 г. в момент его принятия также не содержал системы специальных норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, если не считать ст. 176 («Непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море судов для спасения другого судна») и ст. 184 («Несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним на море, названия и порта приписки своего судна») <sup>5</sup>. Не были они включены и в Положение о преступлениях государственных 1927 г. В результате возникло явное противоречие между интенсивным развитием различных видов транспорта, ростом его народнохозяйственного значения в жизни страны, необходимостью укрепления дисциплины на нем и объемом криминализации посягательств на его нормальную, безопасную работу. В целях устранения отмеченного противоречия действующее уголовное законодательство было изменено и дополнено соответствующими новеллами.

Постановлением ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1929 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями»<sup>6</sup> устанавливалась уголовная ответственность за разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов (ст. 59<sup>36</sup> УК), за нарушение правил охраны порядка и безопасности движения, охраны имущества транспорта, предупреждения и пресечения незаконного

праву Р.С.Ф.С.Р.» // СУ РСФСР. 1919. № 66. Ст. 590.

<sup>1</sup> См.: СУ РСФСР. 1918. № 93. Ст. 930.

<sup>2</sup> См.: СУ РСФСР. 1919. № 27. Ст. 301; 1919. № 58. Ст. 549.

<sup>3</sup> См.: СУ РСФСР. 1921. № 6. Ст. 40; № 64. Ст. 471.

<sup>4</sup> См.: Источники права. Серия «Юриспруденция». Тольятти, 2000. С. 3-40.

<sup>5</sup> См.: Там же. С. 41-84.

<sup>6</sup> См.: СЗ СССР 1929. № 21. Ст. 182.

использования транспорта, а также проведения санитарных и противопожарных мероприятий (ст. 75<sup>1</sup> УК); за нарушение правил предупреждения столкновения судов на море, о мерах охраны морских подводных телеграфных кабелей и иных правил, регулирующих морское судоходство (ст. 75<sup>2</sup> УК); за неоказание помощи капитаном судна людям, гибнущим на море или на ином водном пути (ст. 156<sup>1</sup> УК).

Постановлением ЦИК и СНК СССР от 23 января 1931 г. «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта»<sup>1</sup> криминализации подверглось деяние, описанное законодателем следующим образом: «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 движения» (ч. 1 ст. 59<sup>3в</sup> УК).

В постановлении от 25 июля 1932 г. Пленум Верховного Суда СССР предложил применять ст. 59<sup>3в</sup> УК к работникам гражданской авиации, виновным в нарушении трудовой дисциплины, повлекшем последствия, указанные в этой статье<sup>2</sup>. Чуть позже, в связи с принятием в 1935 г. нового Воздушного Кодекса СССР и в целях усиления борьбы с посягательствами на безопасную работу воздушного транспорта, система транспортных преступлений была дополнена двумя новыми деяниями – нарушением работниками гражданской авиации служебных обязанностей (ст. 59<sup>3г</sup> УК) и нарушением правил охраны порядка и безопасности воздушных передвижений (ст. 75<sup>4</sup> УК). Необходимость их криминализации диктовалась быстрым ростом гражданской авиации, расширением сети воздушных сообщений, высокой степенью общественной опасности воздушно-транспортных преступлений.

<sup>1</sup> См.: СЗ СССР. 1931. № 4. Ст. 44.

<sup>2</sup> См.: Сборник постановлений и разъяснений Верховного Суда СССР. М., 1936. С. 43-44.

Однако в центре внимания законодателя по-прежнему оставался железнодорожный транспорт. Отражением тенденции усиления охраны безопасности его движения явилось установление Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 декабря 1940 г. уголовной ответственности за совершение действий, могущих вызвать крушение поезда: развинчивание рельсов, подкладывание на рельсы различных предметов и т.п.<sup>3</sup> Ответственность наступала с 12-летнего возраста и могла выражаться в применении к виновным «всех мер уголовного наказания». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 г. была предусмотрена уголовная ответственность за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном<sup>4</sup>.

В результате принятия отмеченных новелл в уголовном законодательстве того периода сложилась определенная система норм, предусматривающих транспортные преступления<sup>5</sup>. Вместе с тем обращает на себя внимание тот факт, что в уголовном законодательстве указанного периода не имелось ни одной специальной нормы, непосредственно направленной на охрану безопасного функционирования автотранспортных средств. Между тем с развитием автомобильной промышленности, ростом автопарка, интенсификацией движения по дорогам страны обеспечение безопасности такого движения становилось всё более серьезной проблемой.

Анализ тенденций в развитии уголовного законодательства, начиная с принятия УК РСФСР 1960 г., позволяет установить особенности уголовно-правовой политики в сфере борьбы с транспортными преступлениями. Впервые, с введением в действие УК РСФСР 1960 г. ряд транспортных преступлений, известных предшествующему законодательству, подвергся полной или частичной декриминализации. Она коснулась нарушения работниками транспорта трудовой дисциплины (ст. 59<sup>3в</sup> УК); нарушения работниками авиации служебных обязанностей (ст. 59<sup>3г</sup> УК); нарушения правил пользования радиоустановками

<sup>3</sup> См.: Ведомости Верховного Совета СССР. 1940. № 58.

<sup>4</sup> См.: Ведомости Верховного Совета СССР. 1941. № 16.

<sup>5</sup> См.: Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 28.

на судах (ст. 75<sup>3</sup> УК). Во-вторых, некоторые из ранее известных уголовному законодательству составов преступлений подверглись реорганизации и были либо укрупнены, объединены в один состав (ст. ст. 75<sup>1</sup>, 75<sup>2</sup>, 75<sup>4</sup> УК РСФСР 1926 г. – в ст. 85 УК РСФСР 1960 г., ст. ст. 176, 184 УК РСФСР 1926 г. – в ст. 204 УК), либо модифицированы (некоторые положения ст. 59<sup>3b</sup> УК РСФСР 1926 г. в новом УК приобрели вид ст. 86). В-третьих, в момент принятия УК РСФСР 1960 г. криминализации подверглись: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта работником этих видов транспорта (ст. 211 УК), нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта (ст. 212 УК), нарушение действующих на транспорте правил (ст. 213 УК). В дальнейшем процессы криминализации в данной сфере еще более активизировались. Они выразились в восстановлении Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 октября 1963 г. «Об усилении уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда»<sup>1</sup> наказуемости этих действий, а также в криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211<sup>1</sup> УК), выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211<sup>2</sup> УК), допуска к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения (ст. 211<sup>3</sup> УК), угона транспортных средств (ст. 212<sup>1</sup> УК), угона воздушного судна (ст. 213<sup>2</sup> УК), умышленного блокирования транспортных коммуникаций (ст. 1 Закона СССР от 23 октября 1990 г.), принуждения работников железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного или магистрального трубопроводного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей (ст. 2 Закона СССР от 23 октября 1990 г.), угона или захвата железнодорожного подвижного состава, морского или речного судна (ст. 3 Закона СССР от 23 октября 1990 г.)<sup>2</sup>.

И по содержанию и по конструкции группа норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, в момент принятия УК РСФСР 1960 г. отвечала достигнутому в тот период времени уровню развития

<sup>1</sup> См.: Ведомости Верховного Совета СССР. 1963. № 43. Ст. 446.

<sup>2</sup> См.: Уголовный кодекс РСФСР. М., 1996.

уголовно-правовой и уголовно-политической мысли. Правда, законодатель, несмотря на уже высказанные в то время в теории предложения о выделении в Уголовном кодексе РСФСР самостоятельной главы «Транспортные преступления», эту идею не воспринял.

В теории уголовного права некоторые исследователи относят к разновидности транспортных преступлений пиратство<sup>3</sup>. Несмотря на то, что согласно главе 24 УК РФ 1996 г. данное преступление относится к преступлениям против общественной безопасности, пиратство также посягает на общественные отношения, которые складываются в сфере безопасности морского судоходства. Согласно международным источникам объектом пиратства является свобода открытого моря, которая включает в себя свободу судоходства, свободу полетов, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свободу возводить искусственные острова и другие установки, свободу рыболовства, свободу научных исследований (ст. 87 Конвенции 1982 г.)<sup>4</sup>. Таким образом, пиратство как противоправный насильственный акт посягательства нарушает установленные международными актами принципы свободы и безопасности морского судоходства.

В уголовном праве России в конце XIX – начале XX в. не было положений, которые бы прямо относились к пиратам, если только не считать норм, каравших за разграбление судов, потерпевших кораблекрушение, а также за создание условий, способствовавших кораблекрушениям. Так, согласно ст. 1202-1210 Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. за разведение огней в пределах 50 верст «от законно устроенных маяков», если такое разведение привело к кораблекрушению, назначалась каторга на срок от 10 до 12 лет, а препятствование спасению людей наказывалось как «умышленное смертоубийство»<sup>5</sup>.

Отсутствие в национальных законодательствах норм по борьбе с пиратством не оз-

<sup>3</sup> См. напр.: Ромашев Ю. С. Борьба с преступлениями международного характера, совершенными на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков). М., 2001. С. 196.

<sup>4</sup> Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

<sup>5</sup> Сборник узаконений, касающихся торгового мореплавания. СПб., 1898.

начало, что соответствующие идеи отсутствовали и в доктрине стран. Так, в правовой доктрине России уже в начале XX в. сформировалось определение понятия морского пиратства: «Пиратство – это морской разбой, чинимый частными лицами, по частному почину и с корыстной целью, против чужой собственности»<sup>1</sup>.

Естественно, что на формирование национального законодательства (в частности России) существенное влияние оказали международные конвенции, в которых содержались положения о борьбе с пиратством и даже было дано его определение. К таким актам в первую очередь относятся Женевская Конвенция об открытом море 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., а также международные стандарты, содержащиеся в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., которая была принята на дипломатической конференции в Риме под эгидой Международной морской организации (ИМО).

Пиратство как самостоятельный состав преступления в российском законодательстве появилось впервые лишь с принятием Уголовного кодекса Российской Федерации 1996 г. Ранее в УК статьи о пиратстве не было.

Дальнейший ход исторических событий лишь подтвердил целесообразность системного изложения норм об ответственности за транспортные преступления, ибо с появлением новых видов, ростом числа транспортных средств, увеличением масштабов негативных последствий транспортной деятельности возникла настоятельная необходимость в криминализации ряда деяний, посягающих на безопасное функционирование транспорта, в результате чего группа транспортных преступлений стала расти буквально на глазах. Объединить же их в одну главу без существенной ломки сложившейся системы Особенной части УК было уже практически невозможно. По вполне понятным причинам законодатель не может произвольно изменять уже сложившуюся систему права. Это удалось сделать лишь в процессе разработки и принятия УК РФ 1996 г.

#### **Список цитируемой литературы:**

1. Актуальные вопросы международного воздушного права / Антоненко Г. Д., Блищенко И. П., Брылов А. Н., Верещагин А. Н. и др.; под ред. А. С. Пирадова. М.: Международные отношения, 1973. 200 с.
2. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1957. 147 с.
3. Евсеев П., Колосов Ю. Воздушный бандитизм – вне закона // Международная жизнь. 1971. № 1.
4. Иванов Н., Михайлов М. Ответственность за угон воздушного судна // Советская юстиция. 1973. № 11. С. 14.

#### **The list of the quoted literature:**

1. Actual issues of international air law / Antonenko GD, Blishchenko IP, Brylov AN, Vereshchagin AN, and others; Edited by: A.Piradov - M.: International relations, 1973. - 200 p.
2. Alekseev N.S. Transport crimes. Responsibility for crimes encroaching on the proper operation of Soviet transport / Alekseev N.S. - L.: Publishing house Leningrad. University, 1957. - 147 p.
3. Evseev P., Kolosov Yu. Air banditry - outside the law // International life. 1971. No.
4. Ivanov N., Mikhailov M. Responsibility for hijacking an aircraft // Soviet Justice. 1973. No. 11. P. 14

<sup>1</sup> См. подробнее: Пиратство // Военная энциклопедия/ под ред. К. И. Величко. Пг., 1915. Т. VIII.

5. Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М.: Юрид. лит., 1990. 184 с.

6. Пиратство. Военная энциклопедия / под ред. К.И. Величко. Пг., 1915. Т. VIII. 516 с.

7. Правовые и экономические проблемы регулирования международного судоходства. Сборник научных трудов: по материалам советско-английского симпозиума 1983 г. / под ред. А. Л. Колодкина. М.: Мортехинформреклама, 1984. 156 с.

8. Ромашев Ю. С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления): монография. М.: РосКонсульт, 2001. 300 с.

9. Советское уголовное право. Часть особенная: учебник / Бородин С. В., Воронин Ю. А., Галиакбаров Р. Р., Загородников Н. И. и др.; отв. ред. М.И. Ковалев. М.: Юрид. лит., 1983. 480 с.

10. Хамбрэ К. Ф. Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законодательства. СПб.: Тип. Мо. М-ва, 1872. 216 с.

11. Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1990. 511 с.

5. Korobeev A.I. Transport offenses: qualification and responsibility / A.I. Korobeev. - M.: Jurid. lit., 1990. - 184 p.

6. Piracy. Military Encyclopedia / Ed. K.I. Velichko. Pg., 1915.V. VIII. - 516 p.

7. Legal and economic problems of regulation of international shipping. Collection of scientific works: Based on materials from the Soviet-English symposium in 1983 / Edited by: Kolodkin A.L., - M.: Mortechninformreklama, 1984. -- 156 p.

8. Romashev Yu.S. The fight against crimes of an international nature committed at sea (terrorism, piracy, drug trafficking and other crimes): monograph / Yu.S. Romashov. - M.: RosKonsult, 2001. -- 300 p.

9. Soviet criminal law. Part of the special: Textbook / Borodin S.V., Voronin Yu.A., Galiakbarov R.R., Zagorodnikov N.I., and others; Repl. Ed. : Kovalev M.I. - M.: Yurid. lit., 1983. - 480 p.

10. Private maritime commercial law on the basis of existing Swedish law / Hambre K.F. - SPb.: Type. Mo. M-va, 1872. -- 216 p.

11. Chuchaev A.I. Transport crimes: problems of the mechanism, qualification and punishment: dis. ... Dr. jur. sciences / A.I. Chuchaev; All-Union Correspondence Law Institute. M., 1990. -- 511 p.