

Автор:**Мамочка Михаил Викторович**

магистрант

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ И СТАНОВЛЕНИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В ЦАРСКОЙ РОССИИ

***Аннотация:** в работе представлен экскурс в историю развития российского водного транспорта для рассмотрения вопроса развития законодательства о транспортной безопасности в сфере мореплавания. Автором отмечено, что правовые нормы, которые были приняты в период царской власти, заложили основы правового регулирования в сфере безопасности торгового мореплавания.*

***Ключевые слова:** развитие, становление, уголовная ответственность, нарушение правил безопасности движения, водный транспорт, морской транспорт, торговый флот, наказание, законодательство.*

Водный транспорт, на сегодняшний день, является одним из самых древних видов транспорта. Для того чтобы транспортировать людей и грузы, а также чтобы заниматься рыболовством в озерах и реках водным транспортом пользовались многие народы мира еще со времен мезолита (около VIII тысячелетия до н.э.), а на морских побережьях использовали различные устройства, которые зависели от зоны климата [6, с. 18]. Начиная рассматривать историю возникновения и развития уголовного законодательства о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта России необходимо сказать о том, как возник и развивался морской транспорт. Безусловно, историю развития российского торгового флота невозможно представить без тысячелетней истории Руси.

Самым древним средством для преодоления морских просторов славянам служила ладья. А центром судостроительных работ в древнерусском государстве стал Киев. В начале XII в. древние славяне стали строить суда и в Новгороде. Суда новгородцев были более совершенными, чем суда киевлян, имели большие помещения для экипажей и очень богато украшались рисунками. Стремление к освоению новых территорий и большая предприимчивость, а также промысловая деятельность привели древних новгородцев к побережью Белого моря. Поморы (так называли себя переселенцы) строили суда с учетом плавания в ледовых условиях. Далее старинная русская ладья была усовершенствована и превратилась в морское трехмачтовое палубное парусное судно. Другими наиболее древними судами поморов были кочи, сыгравшие значительную роль в географических исследованиях XVI–XVII вв. [5].

Удовлетворяя потребность в товарообмене, славянские племена доставляли товары по системам рек и морям, вели торговлю с греческими колониями и другими народами, населявшими берега Черного моря, а позднее – с Византией, могущественным государством, возникшем в IV в. при распаде Римской империи [1, с. 336]. Торговое мореплавание в древние времена было очень опасным, так как не существовало никаких международных правил, а тем более международного права. Море никому не принадлежало; и всякий мореплаватель у чужих берегов считался врагом, которого можно было убить безнаказанно. Древнерусский купец – «... настолько же купец, насколько и воин: он в равной мере владеет и веслом, и мечом; он настолько же опытен и в торге, как и в ратном деле» [1, с. 336].

Стоит заметить, что уже в 911 г. князь Олег в договоре с Византией закрепил определенные социальные и экономические гарантии русским торговым людям. Для развития международной торговли купцы получали на возвратной основе некоторое количество питания, снастей, и морского оборудования (якоря и паруса). Таким образом, он попытался сделать торговое мореплавание более престижным занятием, чем работы по обработке земли. Данный род деятельности

(торговое мореплавание) уже в то древнее время позволял повысить экономический и культурный уровень развития древне – русского государства с помощью развития международных связей. Развитие морской торговли определило необходимость строительства морских портов, первый из которых был построен на Балтийском побережье в Нарве (1540 г.). В этот исторический период также активно развивается судоходство и в северных морях [11, с. 208].

Развитие морского транспорта древне-русского государства определялось, прежде всего, ее географическим положением. Сильный морской флот стал оплотом древнерусской государственности. Благодаря ему, Киевское государство могло эффективно противостоять Византии, которая стремилась подчинить себе Киевскую Русь, закрыть ей доступ в Средиземное море, сделать киевских князей орудием в своей захватнической политике на Балканах [1, с. 336].

На основании вышеизложенного, мы можем прийти к обоснованному выводу о том, что морской транспорт даже в древние времена был одной из важнейших частей жизни русского государства и помогал в развитии международных связей и торговли. Соответственно происходил закономерный рост экономики древней Руси, а также повышение культурного уровня развития государства.

Мысли о собственном флоте, портах и морской торговле начали занимать московское правительство уже со второй половины XVII в. во время правления царя Алексея Михайловича. Он первый предпринял попытку организовать казенное судостроение [3, с. 3]. Так первое в России морское судно иноземной конструкции, получившее название «Фредерик», было построено в 1634 г. в Нижнем Новгороде и предназначалось для торговли с Персией [5].

К первым историческим документам, отражающим заботу государства о развитии путей сообщения Русского государства, относится принятие при царе Алексее Михайловиче Романове Уложения 1649 г. В состав этого документа входил первый закон об охране судоходства в России, гласивший: «А которым и реками суда ходят, там новых платин и мельниц не делать, дабы судового ходане

перенять». Первое упоминание об органах государственного управления, связанных с перевозками, относящееся к середине XVI в., – это Ямской приказ, который просуществовал до 1711 г. [6, с. 19].

Дальнейшее развитие отечественного торгового флота тесно связано с именем Петра I. В истории формирования Русского государства значение моря трудно переоценить. Великий реформатор Петр I понимал, что только морской флот позволит России стать полноправным членом сильнейших государств, а также будет способствовать развитию экономических и иных связей государства.

Петр I энергично взялся за создание российского коммерческого флота. Деятельный и решительный, Петр основал в Архангельске на Соломбальском острове судостроительную верфь и своими руками заложил первый торговый корабль, практически приступив, таким образом, к строительству отечественного торгового флота и организации вывоза русских товаров на собственных кораблях в европейские страны. В 1694 г. в присутствии Петра I было спущено на воду первое торговое судно «Святой Павел». С грузом поташа, смолы, хлеба, леса царь отправил судно в Голландию. С выходом в море «Святого Павла» было, положено начало коммерческому мореходству России. Именно в период Петровских реформ была определена необходимость и целесообразность строительства портового хозяйства государства. Знаковым событием в период правления Петра I можно считать появление первого в истории нашей страны органа по управлению торговым и промысловым флотом. Это была Коммерц-коллегия, образованная в 1715 году. Ее президентом стал брат первого российского адмирала Ф.М. Апраксина – Пётр Матвеевич Апраксин [8, с. 76].

Поскольку деятельность нового государственного органа управления играла большую роль в хозяйственной жизни страны, руководителями Коммерц-коллегии в разное время становились видные государственные деятели. В разное время ее возглавляли П.М. Апраксин, П.А. Толстой, И.И. Бутурлин П.П. Шафиров, Г. фон Фок, А.Л. Нарышкин, С.Л. Вельяминов, П.И. Мусин-Пушкин, К.-Л. фон Менгден, Б.Г. Юсупов, Я.М. Евреинов, И.Э. Миних, А.Р. Воронцов,

Г.Р. Державин, П.А. Соймонов, Г.П. Гагарин, Ю.А. Головкин, Н.П. Румянцев [2, с. 54]. Мечты Петра о выдвижении России в число передовых морских держав воплотились не сразу. Молодой флот нуждался в защите от притеснений со стороны иностранных флотов, в конкурентоспособной организации коммерческой деятельности и в информационном обеспечении [4, с. 3]. Так, едва возникнув, русский торговый флот встретил сильную конкуренцию со стороны флотов европейских государств.

Строительство торгового флота было достаточно сложной задачей, которую могло решить только сильное и мощное государство. Необходимо было создавать большую новую отрасль и определенную инфраструктуру, а именно строить верфи, порты, мастерские, парусники и т. д. Также все это следовало обеспечить различным оборудованием и материалами. Для этого требовалось большое количество лиц, способных выполнять данную работу. Соответственно появилась задача создания определенной системы высококвалифицированной подготовки морских рабочих. Соответственно от государства требовались очень большие финансовые вложения.

После Петра I долгое время торговому флоту России отводилась далеко не первая роль среди развития государственных сфер жизни. Исторические факты свидетельствуют о том, что взоры последующих правителей России были направлены, прежде всего, на развитие военного флота и сухопутной армии страны. Поэтому каких-то кардинальных мер, в том числе и в части законодательной реформы охраны безопасности мореплавания не предпринималось. Екатерина II, будучи мудрой государыней, снова обратила внимание на развитие флота российского государства, в том числе и торгового. Роль Екатерины II в возрастании «морской составляющей» очень показательна. Достаточно привести только один исторический факт, чтобы это оценить. В 1757 году флот страны состоял из 121 линейного корабля и 6 фрегатов, а в 1790 году он имел уже 67 линейных кораблей и 40 фрегатов. Впечатляющие цифры [9, с. 77]. Она вновь задумалась о том, что транспорт представляет собой определенную опасность для общества, в случае если происходят аварийные ситуации с ним. Следовательно,

данные обстоятельства требовали соответствующего законодательного регулирования.

В период царствования Екатерины II был принят Устав купеческого водоходства 1781 г. Глава вторая Устава купеческого водоходства не только определяла обязанности «корабельщика или судовщика» как командира и распорядителя, но и устанавливала ответственность за умышленное кораблекрушение или нанесение иного вреда или ущерба, которое признавалось преступлением и наказывалось вплоть до смертной казни [12, с. 33].

Во времена правления Павла I был образован Департамент водяных коммуникаций, фактически выполнявший функции ведомства путей сообщения [10, с. 79]. Однако Павел I не посчитал необходимым расширять законодательство относительно безопасности судоходства в данный период времени. Далее наступила новая эпоха. К власти пришел Александр I, который решил, что российской государство подошло к череде преобразований. В частности он произвел перестроение аппарата государственной власти. Петровские коллегии, сменившие в своё время «боярские Приказы», были теперь заменены министерствами по «современнейшему европейскому образцу» [8, с. 76].

В 1802 году Коммерц-коллегия практически целиком вошла в Министерство коммерции. В последующие годы Министерство коммерции стало именоваться Министерством торговли, а многие её функции перешли в Министерство финансов. Вплоть до XX века морская коммерческая торговля как приносящая наибольшую торговую прибыль была неразрывно связана с государственными торговыми и финансовыми структурами [10, с. 79]. Александр I, понимая важнейшее значение морского флота для российского государства, постановил принять правила судоходства 1809г. Содержание же Правил для судоходства сводилось, по существу, к ограничению размеров и осадки судов, за превышение которых взыскивался штраф [12, с. 33].

Так появились первые нормы о нарушении правил движения и эксплуатации морского транспорта. Все правившие цари России осознавали высокую значи-

мость морского транспорта в полноценном развитии государства и необходимость регулирования отношений в сфере транспортной безопасности. При этом развитие законодательства в сфере транспортной безопасности нельзя признать стремительным. В приоритете долгое время также оставались именно государственные преступления.

Последующее развитие уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации морского транспорта произошло лишь только с принятием Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. Данный акт содержал достаточно объемную группу норм о нарушениях правил обращения с транспортом. Здесь содержались объединенные нормы о сухопутном сообщении, речном и морском транспорте (ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации судов) [7, с. 506]. В частности в главе 10 раздела VII Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. была установлена уголовная ответственность за повреждение, загромождение гидротехнических сооружений или судна, неисправное содержание водного пути и соответствующего оборудования, нарушение правил управления и эксплуатации локомотивов, правил безопасности движения и эксплуатации судов [13].

Одной из особенностей Уложения о наказаниях уголовных и исправительных является то, что в нем была установлена ответственность, как за преступные, так и за административные нарушения правил мореходства, которые относились к «полицейским нарушениям». Соответственно, существовали и два вида наказания за указанные нарушения – уголовное и административное [12, с. 33].

Кроме того, в Уложении о наказаниях содержались еще некоторые статьи, которые посвящались ответственности в сфере охраны безопасности на море. Это (ст. 1225) оставление корабельщиком судна в случае опасности, и (ст. 1256, 1267, 1268, 1269), которые касались вопросов неоказания помощи судам при кораблекрушении или нападении на них [13].

При этом государство в наилучшем стремлении повысить морское значение царской России на международном рынке в 1873 г. основало «Общество для со-

действия русскому торговому мореходству», которое способствовало всеобъемлющему пониманию необходимости подъема морского престижа России и развития отечественного торгового мореходства.

Организационную самостоятельность морской торговый флот получил только в 1902 году. Тогда во многом благодаря инициативе министра финансов Сергея Юльевича Витте было создано Главное управление торгового мореплавания и портов [8, с. 76].

Практически одновременно с приобретением организационной самостоятельности торговым флотом России было принято Уголовное уложение 1903 г. Многие из положений о нарушении безопасности движения судоходства Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845г. с дополнениями были перенесены в Уголовное уложение 1903 г. А именно в главе XVIII «О нарушении постановлений о производстве строительных работ и о пользовании путями сообщения и средствами сношения» была установлена ответственность за «полицейские нарушения» правил пользования железнодорожными и водными путями сообщения и средствами сношения (транспортными средствами). К таким нарушениям относились, например, неисполнение установленных законом или обязательным постановлением правил о движении судов по водным путям (ст. 387), отлучение капитана с парохода или морского судна без оставления старшего за себя (ст. 389), неисполнение правил о сигналах, установленных для предупреждения столкновения судов капитаном парохода или морского судна (ст. 393) [14]. За все вышеуказанные правонарушения предусматривалось наказание в виде штрафа до 100 рублей или ареста до одного месяца.

Также нормы о безопасности судовождения содержались и в главе XXX данного уложения. В частности это (ст. 558, 559 и 560). В данных статьях была установлена уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения железнодорожного и водного транспорта. Законодатель решил объединить в данных статьях эти виды транспортных средств. Ст. 558 гласила: «Винновный в нарушении безопасности железнодорожного движения или плавания:

1) железнодорожных путей или подвижного состава железной дороги; 2) парохода или морского судна; 3) предостерегательного знака, установленного для безопасности железнодорожного движения или судоходства, наказывался: заключением в исправительном доме или заключением в тюрьме.

Кроме того, судебным органам предоставлялось право лишить виновного права служить на железной дороге, при водном пути, на пароходе или морском суде, а также быть строителем или подрядчиком по железнодорожным сооружениям или по сооружению пароходов или морских судов на срок от одного года до пяти лет. В данной статье также предусматривались некоторые отягчающие обстоятельства. Так если от данного повреждения произошло крушение железнодорожного поезда, парохода или морского судна, то виновный наказывался каторгой на срок не свыше восьми лет. В тоже время если повреждение было учинено с целью, которая приведет к крушению железнодорожного поезда, парохода или морского судна, то виновный наказывался каторгой на срок не выше десяти лет или в случаях, предусмотренных частью второй этой же статьи каторгой без срока или на срок не свыше десяти лет.

Ст. 559 говорила о том, что наказаниям, которые определены в соответствии с основаниями, определенными статьей 558 подлежат лица, которые состоят на службе на железнодорожном и водном транспорте.

Ст. 560 устанавливала ответственность за употребление или допущение употребления заведомо негодного материала или материала в недостаточном количестве, а также в неисполнении или допущении неисполнения технических правил, необходимых для безопасного движения железнодорожного и водного транспорта. За вышеизложенные правонарушения, если они в свою очередь не повлекли крушение железнодорожного поезда, парохода или морского судна, предусматривалось наказание в виде заключения в исправительный дом или заключения в тюрьму [14]. А также если ввиду совершения данного преступления произошло крушение железнодорожного или водного транспорта, то виновный наказывался каторгой на срок не выше восьми лет или заключением в исправительный дом. В тоже время, если прием железнодорожного подвижного состава,

парохода или морского судна был осуществлен приемщиком в заведомо неудовлетворительном состоянии, которое представляло опасность для железнодорожного движения или судоходства, то виновный наказывался аналогично (в соответствии с вышеуказанным наказанием и по тем же основаниям). Стоит заметить, что в данных статьях речь шла об умышленном нарушении правил безопасности железнодорожного движения или движении речных и морских судов.

Кроме того, впервые в Уголовном уложении 1903 г. законодатель признал преступлением не только умышленное, но и неосторожное нарушение безопасности железнодорожного и водного транспорта. А именно уголовная ответственность за неосторожные преступления в сфере транспорта, в том числе водного транспорта была предусмотрена (ст. ст. 565, 567).

В вышеуказанных статьях было установлены наказания для лиц, которые совершили преступление по неосторожности или умышленно. Санкции (ст. 565, 567) предусматривали менее жесткое наказание по сравнению с санкциями (ст. ст. 558, 559, 560). За деяния, которые были предусмотрены статьями (ст. 558, 559, 560) и, были совершены по неосторожности, устанавливалось наказание в виде денежного взыскания не выше пятисот рублей или ареста. А если же нарушение безопасности железнодорожного или водного транспорта повлекло за собой крушение железнодорожного поезда, парохода или морского судна, то в таком случае в качестве наказания для виновного лица применялось заключение в тюрьму. Законодательная мысль также коснулась и случая освобождения от уголовной ответственности в случае нарушения транспортной безопасности. Ст. 569 данного уложения говорила о том, что не считаются преступными неосторожные деяния, если сам виновный или по его указанию устранена причиненная его деянием опасность, указанная в (ст. 565–568).

Из вышеизложенного мы можем утверждать, что дореволюционный период развития законодательства о транспортной безопасности в сфере мореплавания характеризуется тяготением государства к обеспечению гарантий общественной безопасности в сфере действия водного транспорта. И все вышеуказанные правовые нормы, которые были приняты в период царской власти, заложили основы

правового регулирования в сфере безопасности торгового мореплавания, что в дальнейшем предопределило возможность более качественно реконструировать уголовную ответственность за данные преступления.

Список литературы

1. Бодровцева Н.Ю. История возникновения торгового мореплавания на Руси // Молодой ученый. – 2017. – №5. – С. 336–342.
2. Васильев А. Первые лица морского флота // Морской флот. – 2016. – №2. – С. 54–57.
3. Гранков Л. Связь времен и приоритетов // Морской флот. – 2001. – №2. – С. 3–7.
4. Гранков Л. Верность флоту и морским традициям // Морской флот. – 2006. – №2. – С. 3–7.
5. Дыгало В. Парусный флот России // Морской флот. – 2008. – №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morflot.su/archives/articles/1727/file.pdf> (дата обращения: 10.08.2017).
6. Дьяченко Е.В. История развития водного транспорта в России // Естественно-гуманитарные исследования. – 2015. – №2 (8). – С. 18–22.
7. Полный курс уголовного права: В 5 т. Т. IV / Под ред. А.И. Коробеева. – СПб., 2008. – 672 с.
8. Расулев А. Сподвижники Петра I // Морской флот. – 2012. – №3. – С. 76–77.
9. Расулев А. Из «гнезда Петра Великого» // Морской флот. – 2013. – №3. – С. 77–78.
10. Расулев А. В эпоху Александра I // Морской флот. – 2013. – №4. – С. 79–80.
11. Струкова М.И. World science: Problems and innovations: Сборник статей победителей VI международной научно-практической конференции: В 2 ч. Ч. 1. – 2016. – С. 208–210.

12. Токманцев Д.В. Становление и развитие уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в России // Вестник Сибирского юридического института МВД России. – 2011. – №1 (9). – С. 33–39.

13. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. – Санкт-Петербург: Тип. 2 отд-ния собств. е. и. в. канцелярии, 1845. – [4], IV, 898, XVII [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://search.rsl.ru/ru/record/01002889696> (дата: обращения 10.08.2017).

14. Уголовное уложение 1903 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://library6.com/books553030.pdf> (дата обращения: 20.08.2017).