

Прохорко Татьяна Николаевна

канд. юрид. наук, доцент

ФКОУ ВО «Пермский институт ФСИН России»

г. Пермь, Пермский край

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕГО БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Аннотация: статья посвящена вопросу необходимости эффективного регулирования правил дорожного движения, в том числе уголовно-правового регулирования. Транспорт является для людей источником повышенной опасности, способным при неправильной эксплуатации повлечь преступление против личности.

Ключевые слова: дорожное движение, источник повышенной опасности, правила дорожного движения, транспортное средство.

В современном мире мы достаточно часто пользуемся транспортом, как личным, так и общественным, как в качестве пассажиров, так и в качестве водителей. Мы пользуемся транспортом для различных целей: поездок на работу, в магазины, в больницы, в школы, садики и т. д. Право регулирует общественные отношения в различных сферах, в том числе в сфере дорожного движения, так как транспорт является источником повышенной опасности.

Первым актом, который установил ответственность за транспортные нарушения, было Соборное уложение 1649 года. В 17 главе данного акта устанавливалась ответственность для лиц, которые с пьянства на лошади стоптали чью жену, тем самым причинив ей увечья.

Указ, который касался правил дорожного движения, был издан императрицей Анной Иоановной в 1730 году. В тот период этот указ касался людей, у которых в качестве транспортного средства была лошадь. Им надлежало «ездить, имея лошадей зазданными, со всяким опасением и осторожностью, смирно».

Если данный указ не соблюдался, то нарушителя ждало битье кнутом и ссылка на каторгу. Уже в данный период начинается понимание необходимости осторожности при передвижении на лошадях. В дальнейшее развитие законодательства в сфере дорожного движения внесут свой вклад Елизавета Петровна и Екатерина II, которые издадут свои указы. В данных указах упоминается про необходимость соблюдения скорости при движении по дорогам на лошадях, а также про запрет громкого крика и свиста ямщиков во время движения. Таким образом, уже в начале 18 века начинаются первые шаги к появлению правил дорожного движения, только регулируют правила прежде всего движения на лошадях.

В 1839 году, 23 марта, утверждается «Сельский Судебный Устав для государственных крестьян. Данный устав в IV отделе предусматривал наказание в виде штрафа в размере от 25 до 50 копеек серебром за скорую езду по местам, часто посещаемых людьми, например, базары, ярмарки. А если от скорой езды кому-то причинялся вред, то крестьянина заключали под стражу.

«Уложение о наказаниях уголовных и исправительных», которое было принято в 1845 году,- следующий акт, который мы рассмотрим. В данном акте законодатель тоже обращает внимание на последствия дорожно-транспортных происшествий, указывая на несчастные случаи и повреждение покрытий улиц.

Следующим актом, который касался безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, был Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, от 1864 года. Например, в нем была статья 74, которая устанавливала санкцию для извозчиков в виде денежного взыскания не свыше 30 копеек за каждую повозку за несоблюдение правил, установленных для езды обозами по шоссе и другим дорогам [1]. Также данным указом запрещалось препятствовать проходу по мостам и тротуарам.

Инструкция городовой Московской полиции, выпущенная в 1883 году, в свою очередь тоже затрагивала правила дорожного движения. В ней содержалась глава, которая регулировала обязанности городских по соблюдению по-

рядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах. Данная инструкция содержала 30 параграфов, посвященных данной теме. В инструкции писалось о необходимости ездить по правой стороне, осторожно, о запрете езды в состоянии опьянения, несовершеннолетним. О том, что экипажи должны быть исправны, о запрете езды наперегонки, а также о том, как правильно перевозить предметы, такие, например, как мясо, бревна, доски.

Только в XIX веке начали появляться самоходные автомобили в таком виде, в котором мы их привыкли видеть. Конечно, данные автомобили не были распространены в России из-за своей высокой стоимости и трудности управления. В связи с этим никаких значимых изменений по обеспечению правил дорожного движения не произошло.

Одним из первых актов относительно безопасности движения и эксплуатации транспортных средств на автотранспорте был «О регистрации бензиновых механических самокатов», который был издан в 1895 году.

11 сентября 1896 выходит распоряжение министра путей сообщения «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». В данном распоряжении говорится о том, когда нужно снижать скорость на самодвижущемся экипаже, а также о том, какие в нем должны быть документы.

Статья 558 Уголовного уложения 1903 года за нарушение безопасности железнодорожного движения предусматривает наказание в виде заключения в исправительный дом или в тюрьму. Также данная статья обращается к цели данного деяния, такой как причинение крушения железнодорожного поезда.

18 апреля 1910 года Российская империя начала руководствоваться международными нормами, которые изложены в Конвенции «Общие правила езды по дорогам на автомобилях». Эта конвенция содержала условия, которым должны соответствовать автомобили, для того, чтобы их можно было выпустить на общественные дороги; требования, предъявляемые к лицам, которые

осуществляют управление транспортным средством; какой должен быть размер международного номерного знака и вид и т. д.

В 1910 году в Санкт-Петербурге, а также в 1912 в Москве, с учетом конвенции принимаются правила дорожного движения. Правила закрепляли правостороннее движение, скорость, которая была допустима, регламент пассажирских перевозок.

Октябрьская революция 1917 года оставляет свой след в развитии законодательства о безопасности транспортных средств. В период с 1918 по 1921 год начинают принимать различные постановления, которые обеспечивали безопасность движения. Советская власть боролась с людьми, которые устраивали саботаж, занимались вредительством. Особое внимание уделялось причинению вреда железнодорожному транспорту. Например, в 1919 году принимается постановление совета рабочей и крестьянской обороны об ответственности за злоумышленное разрушение железнодорожных сооружений. Лиц, которых ловили на месте преступления, согласно постановлению, нужно было расстреливать в порядке непосредственной расправы.

СНК РСФСР 16 июня 1920 года принимает Декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям». В нем указывались документы, которые должны быть у шофера, о регистрации машин, номерных знаках, а также об ответственности за нарушение данного декрета, о мерах предотвращения опасности от автодвижения по улицам Москвы.

Первый Уголовный Кодекс РСФСР, принятый в 1922 году, по нашему мнению, почти не уделяет внимание безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. С одной стороны, в кодексе не упоминается про безопасность движения автотранспортных средств, но с другой стороны регламентируется движение по железным дорогам и водным путям сообщения. За нарушение правил безопасности движения по ним статья 218 устанавливала наказание в виде принудительных работ или штраф в размере до 300 рублей золотом.

С принятием Уголовного кодекса РСФСР в 1926 году начинается новый этап развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В Уголовном кодексе РСФСР, в отличие от его предшественника, уже намного больше статей, относящихся к исследуемой нами теме. Например, статья 59–3в которая устанавливала ответственность работника транспорта за нарушение трудовой дисциплины. Под нарушением трудовой дисциплины понималось нарушение правил движения и др. Обязательным было последствие в виде несчастного случая с людьми, повреждение или уничтожение подвижного состава и др. За данное преступление предусматривалась ответственность в виде лишения свободы на срок до 10 лет.

Уголовный кодекс РСФСР 1960 года продолжает разделять преступления, совершенные на железнодорожном, воздушном, водном транспорте, от преступлений, совершенных на автотранспорте. В Уголовном кодексе РСФСР содержится статья 85, которая называется «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта». В данной статье уделяется уже внимание нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а не трудовой дисциплины. Согласно 85 статье субъектами преступления могли быть только определенные лица, такие, как работники железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Соответственно, водители автотранспорта и мотоциклов не являлись субъектами данного преступления. Обязательным было наступление последствий в виде несчастных случаев с людьми, крушение, авария и иные тяжкие последствия. Статья 85 содержалась в главе «Государственные преступления», исходя из этого, мы можем сделать вывод о том, что общественная опасность совершенного преступления была высокая.

В 1996 году принимается действующий Уголовный кодекс, который содержит статью 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Список литературы

1. Зокина А.М. Анализ российского законодательства, регулирующего отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (XVI–XX вв.) / А.М. Зокина // Образование и право. – 2018. – №11. – EDN YXLKNV