

*Л.Ю. Гарник*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В СССР В 30-Е ГГ. XX ВЕКА**

В современном мире человек, его права и свободы являются высшей ценностью. В Конституции Российской Федерации 1993 года закреплено, что признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – это обязанность государства. К сожалению, не всегда в нашем государстве дело обстоит подобным образом. Особенно в 30-е годы прошлого столетия допускались грубые нарушения прав граждан в сфере уголовного судопроизводства.

В тот период в эпоху форсированной индустриализации получила развитие инфраструктура железнодорожного и водного транспорта СССР. Одновременно со становлением хозяйственного права увеличилось количество преступлений на транспорте. Согласно Постановлению ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. [2] предусматривалось создание железнодорожных линейных судов- органов специальной транспортной юстиции.

С 1933 г. транспортные суды были выведены из системы наркоматов юстиции союзных республик и переведены в подчинение Верховным Судам СССР, при котором была сформирована Транспортная коллегия во главе с Ю.К. Межиным. Линейные суды подчинялись Транспортной коллегии как суду второй инстанции. Коллегия была разделена на территориальные сектора. Функции председателя были в целом аналогичны функциям главы военной коллегии. При нем также состояли статистики и инспекторы. Компетенция транспортных судов была схожей и охватывала основные виды транспортных преступлений.

17 декабря 1933 года во исполнение Постановления ЦИК и СНК СССР от 20 июня 1933 года [4] упраздняется прокуратура Верховного Суда СССР и создается Прокуратура СССР [5]. Верховный Суд лишается функции надзора за законностью.

В 1934 году в связи с образованием НКВД в составе краевых, областных и приравненных к ним судов, а также в Верховном Суде РСФСР создаются специальные коллегии по рассмотрению дел, расследуемых НКВД, – знаменитые судебные «тройки» (существовали и следственные «особые тройки»). Иными словами, появляются первые спецсуды.

В январе 1934 г. прошел XVII съезд ВКП(б). По решению съезда все государственные органы должны были начать перестройку системы построения аппарата с функциональной на производственно-территориальную. В судебной системе это означало увеличение числа специальных судов.

В соответствии с резолюцией XVII съезда партии в народных судах создавались специализированные камеры, которые объединяли несколько народных судей, занимавшихся специальными делами, в том числе и преступлениями на транспорте.

В эти же годы существенно изменялось уголовное и уголовно-процессуальное законодательства, расширяются судебная и внесудебная репрессии [8].

В течение второй половины 1937 г. и в начале 1938 г. «большая чистка» нанесла значительный удар по работникам советской юстиции. Только на начало 1938 г. 280 прокуроров и следователей, из них 90 человек расстреляны по приговорам судов и решениям «троек». Наиболее жестокие преследования осуществлялись в те годы в отношении прокуроров республик, краев и областей. 44 из них были арестованы и осуждены, причем 23 – к высшей мере наказания, а 17 – отправлены в лагеря, где отбывали длительный срок. Впоследствии трое умерли, а один покончил жизнь само-

убийством. В числе репрессированных и расстрелянных были и женщины-прокуроры. Все прокуроры, чьи дела проверены, в настоящее время реабилитированы [7].

В августе – октябре 1937 года органами НКВД СССР были арестованы главный транспортный прокурор СССР Герман Михайлович Сегал, его заместитель Сергей Алексеевич Миронов и помощник Аркадий Маркович Липкин. Сегал обвинялся в том, что являлся участником контрреволюционной организации, в которую был завербован якобы еще в 1929 году тогдашним председателем Московского областного суда М. И. Чельшевым. По версии следствия, «активная вредительская деятельность» Сегала заключалась в «искривлении революционной законности», «развороте массовых репрессий», острие которых направлялось против трудящихся железнодорожников, а не против «действительных виновников подрывной работы на транспорте», укрывательстве вредителей и диверсантов путем прекращения дел. Ему вменялось в вину также и то, что он был «агентом иностранной разведки», передавал врагам шпионские сведения «по паровозному хозяйству» и секретные материалы. Аналогичные обвинения (разве что без шпионажа) были предъявлены также Миронову и Липкину. 25 ноября 1937 года Военная коллегия Верховного суда приступила к рассмотрению дела Германа Михайловича Сегала. В судебном заседании он виновным себя не признал и от всех своих показаний, данных во время следствия, отказался. Однако это уже ничего не изменило в его судьбе. Г. М. Сегал был приговорен к высшей мере наказания – расстрелу.

9 декабря того же года Военная коллегия рассмотрела дело А.М. Липкина. Приговор – расстрел, с конфискацией имущества был вынесен без промедления. На следующий день такая же участь постигла и С. А. Миронова [7].

Что касается первых уголовных кодексов РСФСР (1922 и 1926 гг.) [6], то они не содержали самостоятельных статей об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств на дорогах. Их отсутствие объяснялось тем, что в начале XX века автомобильный транспорт в России был немногочисленным, и проблема обеспечения безопасности дорожного движения и его эксплуатации не являлась острой.

Образовавшийся пробел в уголовном законодательстве практики пытались восполнить тем, что при нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обращались к тем статьям Уголовного кодекса, которые, на их взгляд, более или менее подходили для привлечения виновного к ответственности, благодаря тому, что уголовное законодательство 20-х годов, проводя идею о классово-вой природе преступления и мерах социальной защиты в Советском государстве, допускало возможность применения уголовного закона по аналогии. Так в ст. 16 УК РСФСР 1926 г. прямо указывалось: «Если то или иное общественно опасное действие прямо не предусмотрено настоящим Кодексом, то основание и пределы ответственности за него определяются применительно к тем статьям Кодекса, которые предусматривают наиболее сходные по роду преступления» [6].

Поэтому, когда нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств влекло несчастные случаи с людьми, водитель привлекался к уголовной ответственности по статьям о неосторожном убийстве (ст. 139 УК РСФСР 1926 г.) либо о неосторожном телесном повреждении (ст. 145 УК РСФСР 1926 г.). Если правила вождения нарушались водителем с умыслом причинить смерть или телесные повреждения, он привлекался по статьям, предусматривавшим ответственность за умышленное убийство (ст.ст. 136, 137 УК РСФСР) или умышленное телесное повреждение (ст.ст. 142, 143 УК РСФСР). Нанесенный значительный имущественный ущерб квалифицировался по ст. 111 УК РСФСР как преступно-небрежное исполнение водителем своих служебных обязанностей, в ст. 75 УК РСФСР предусматривалась ответственность за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте. Однако отдельных норм об ответственности за автотранспортные преступления в этом Кодексе еще не было. В 1929 г. в него ввели статью об ответственности за раз-

рушения и повреждения железнодорожного и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна [6].

23 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта», в соответствии с которым в Кодекс была включена ст. 59-3в [3]. К уголовно наказуемым деяниям были отнесены нарушения работником транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т.п.), если эти нарушения повлекли или могли 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 другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности или безопасности движения. Это деяние законодатель отнес к группе государственных, подгруппе контрреволюционных преступлений.

В настоящее время требования, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, содержатся в различных нормативных актах. К преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта, включающего все многообразие транспортных средств (железнодорожный, воздушный, водный, автомобильный, гужевой, другой механический, электротранспорт, трактора и иные самоходные машины), относятся нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) [1].

Эти составы объединены общими признаками тяжести преступных последствий: причинение тяжелого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупного материального ущерба (ч. 1 ст. 264, ст. 265, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 267, ч. 1 ст. 268 УК РФ); смерть человека (ч. 2 ст. 264, ст. 265, ч. 2 ст. 266, ч. 2 ст. 267, ч. 2 ст. 268 УК РФ); смерть двоих и более людей (ч. 3 ст. 264, ст. 265, ч. 3 ст. 266, ч. 3 ст. 267, ч. 3 ст. 268 УК РФ) [1].

Исследование исторического опыта становления органов транспортной юстиции, развития уголовного законодательства, показывает, что в деле борьбы с преступностью в транспортном комплексе страны не всегда было благополучно с соблюдением прав и свобод граждан. В последние годы в деле обеспечения прав и свобод граждан сделано немало. В действующем Уголовно-процессуальном кодексе России закреплено положение о том, что уголовное судопроизводство имеет своим назначением не только защиту прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступлений, но и защиту личности от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, ограничения ее прав и свобод.

#### Список литературы:

- [1] Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 04.03.2013).
- [2] Совместное постановление ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. «О железнодорожных линейных судах».
- [3] СЗ СССР. – 1931. – № 4. – Ст. 44.
- [4] СЗ СССР, 1933, № 40, ст. 239, СЗ СССР, 1930, №57, ст. 601; 1934, №33, ст. 251, см. также Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 апреля 1936 года «О передаче водных транспортных судов и всей водной транспортной прокуратуры в непосредственное подчинение Верховного Суда Союза СССР и Прокуратуры Союза СССР». СЗ СССР, 1936, №18, ст. 150.

[5] СЗ СССР, 1934, №1, ст. 2-а и 2-б, №36, ст. 283, №36, ст. 284.

[6] Уголовный кодекс РСФСР редакции 1926 года/ Принят 2-й сессией ВЦИК XII созыва/ Введен в действие с 1 января 1927 года постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 года (СУ N 80, ст.600)

[7] Звягинцев А.Г., Орлов Ю.Г. Приговоренные временем. Российские и советские прокуроры XX век. 1937-1953 гг. М., 2001.

[8] Судебная власть России. История. Документы. М., Мысль, 2003. т. V. С. 312, 316–321.

**Ю.В. Головлев**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## КВАЛИФИКАЦИЯ СОСТАВНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Известно, что составы преступлений имеют различную классификацию, в том числе, подразделение на простые и сложные. И те, и другие единичные, различаются по структуре. В простых единичных все элементы представлены в единственном числе – один объект, одно действие (бездействие), одно общественно опасное последствие, общий субъект, одна форма вины. Структура сложных преступлений выражается в умножении тех или иных элементов составов. Н.С. Таганцев называл такие преступления «осложненной формой преступных деяний» [1]. Количество преступлений, признаваемых в УК РФ сложными, неоднозначно и колеблется от 30 до 50 [2].

Таким образом, правоприменительным органам весьма часто приходится сталкиваться с ситуациями, когда в деянии виновного имеются признаки двух или более преступных деяний. Однако в одних случаях содеянное необходимо квалифицировать по нескольким статьям УК, в других – охватывается одной уголовно-правовой нормой. Правовая оценка и квалификация содеянного по совокупности преступлений в тех случаях, когда имеет место одно преступление, и, наоборот, квалификация нескольких преступлений как сложного единого деяния приводит к назначению несправедливого наказания.

Проблема составных преступлений многогранна: это вопросы квалификации составных преступлений, разграничение составных деяний и совокупности преступлений, вопросы построения санкций за составные преступления и другие, от правильного решения которых напрямую зависит справедливость и обоснованность назначенного виновному наказания.

Этим весьма разнообразным проблемам составных преступлений в разное время уделяли внимание И.Б. Агаев, М.И. Бажанов, А.С. Горелик, Л.В. Иногамова – Хегай, Т.Э. Караев, Ю.А. Красиков, В.Н. Кудрявцев, Н.Ф. Кузнецова, Б.А. Куринов, В.П. Малков, В.И. Малыгин, А.В. Наумов, А.С. Никифоров, Г.Г. Новоселов, З.А. Незнамова, Н.К. Семернова, Г.Н. Хлупина, Т.Г. Черненко, Ю.Н. Юшков, В.И. Яковлев, П.С. Яни и многие другие. Самостоятельные диссертационные исследования теме составных преступлений посвятили И.А. Зинченко, В.В. Питецкий, Н.Б. Гулиева. Проблемы, тем не менее, остаются, во многом благодаря недостаткам в законодательном регламентировании составных деяний, порождающие правоприменительные ошибки при их квалификации, отграничении от совокупности преступлений.

Сохраняется, следовательно, перед юридической наукой и задача всестороннего анализа составных преступлений и по содержанию, и по форме их законодательного описания, продолжения выработки критериев, позволяющих разграничивать сложные составные преступления и совокупность преступлений, определения путей совершенствования уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за составные преступления.