

## ИСТОРИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В УГОЛОВНОМ КОДЕКСЕ КАЗАХСТАНА

**Аннотация.** Автор исследует историю развития уголовного законодательства об ответственности за правонарушения, связанные с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, с 1917 по 2014 гг. Анализируются декреты и постановления советского периода в сфере обеспечения безопасности движения транспорта, статьи Уголовного кодекса РСФСР в редакции 1922 и 1926 гг., действовавших на территории современного Казахстана до 1 января 1960 г., нормы Уголовного кодекса Казахской ССР 1959 г., Уголовного кодекса РК в редакции 1997 и 2014 гг. о транспортных преступлениях. Анализируемый период характеризуется появлением специальной главы Особенной части УК, неуклонным увеличением количества статей об ответственности за транспортные правонарушения, конкретизацией статей общего характера путем выделения из них специальных норм, ужесточением ответственности за нарушения правил безопасности, повлекшие тяжкие последствия, переносом отдельных транспортных административных проступков в уголовный закон и др. Отмеченная тенденция объясняется бурным ростом транспортного парка страны, увеличением скорости, интенсивности движения транспортных средств, необходимостью защиты общества от аварий и катастроф и приведения уголовного закона в соответствие с нуждами практики.

**Ключевые слова:** история развития, уголовное законодательство, транспортные правонарушения, автотранспорт.

DOI: 10.17803/1729-5920.2019.148.3.134-145

Развитие уголовного законодательства о транспортных правонарушениях имеет сравнительно короткую историю и непосредственно связано с историей становления и развития самого транспорта. До Октябрьской революции 1917 г. территория современного Казахстана была краем бездорожья. Наибольшее распространение в те годы получил гужевой, а местами и выючный транспорт. Общая протяженность железных дорог в 1913 г. здесь составляла всего 2 081 км, или 0,97 км железных

дорог на 1 кв. км, тогда как в европейской части России эта цифра составляла 11,3 км. Судостроительство в незначительных размерах существовало только на Каспийском и Аральском морях, общая протяженность водных путей составляла тогда несколько тысяч километров, а грузооборот доходил до 400 тыс. т. Автопарк к 1910 г. насчитывал немногим более 20 автомобилей и 12 мотоциклов иностранного производства, а в некоторых регионах Республики об автомобиле не имели представления вообще<sup>1</sup>. Со

<sup>1</sup> Казахская советская энциклопедия. Алма-Ата, 1981. С. 348.

© Бакишев К. А., 2019

\* Бакишев Кайрат Алиханович, доктор юридических наук, профессор, руководитель научно-исследовательской лаборатории Карагандинского экономического университета Казпотребсоюза  
bakishev@yahoo.com  
100000, Республика Казахстан, г. Караганда, ул. Академическая, д. 9

строительством в 1911—1915 гг. нефтепровода от промысла Доссор до порта Ракуши здесь началось развитие трубопроводного транспорта<sup>2</sup>.

В России в тот период транспорт был развит слабо. Его основными видами были гужевой, водный и железнодорожный транспорт, авиация в тот период практически отсутствовала. Автомобилей накануне Первой мировой войны насчитывалось около 8 800 штук. Наиболее технически оснащенным был железнодорожный транспорт, на долю которого приходилось 69 % всех перевозок и 58 % грузооборота<sup>3</sup>. Поэтому в первые годы советской власти были приняты специальные нормы об ответственности за правонарушения именно на железнодорожном, морском и речном транспорте, имевшем в тот период особое государственное значение. Транспорт необходимо было укреплять и охранять всеми средствами, в том числе уголовно-правовыми.

В Декрете СНК от 15 ноября 1917 г.<sup>4</sup> отмечается, что спекулянты, мародеры и их пособники на железных дорогах, в пароходствах, транспортных конторах обостряют тяжелое положение в стране до последней степени. Поэтому в 1918 г., наряду с декретами о национализации транспорта и о новой организации управления транспортом, был издан ряд постановлений, необходимых в условиях военного времени. Так, Декретом от 25 ноября 1918 г.<sup>5</sup> на железных дорогах вводилось военное положение, а все железнодорожные служащие считались призванными на военную службу, но оставались при исполнении своих обязанностей.

Декреты ВЦИК от 22 июня и 20 ноября 1919 г.<sup>6</sup> предоставляли ЧК и ее губернским органам в местностях, объявленных на военном положении, широкие права по пресечению попыток уничтожения и повреждения железнодорожных путей, мостов и других транспортных сооружений. В течение 1919—1921 гг.

в связи с необходимостью упорядочения перевозок правительством был принят ряд постановлений, устанавливающих ответственность за нарушение порядка на транспорте, правил проезда по железным дорогам, порчу и утрату грузов и багажа, незаконный проезд на паровозах и тормозных площадках<sup>7</sup>.

Как отмечает Н. С. Алексеев, первая попытка сформулировать специальную норму об ответственности работников железнодорожного транспорта, преступно нарушающих свои служебные обязанности, была предпринята в Положении о революционных железнодорожных трибуналах 1920 г.<sup>8</sup> На рассмотрение этого трибунала передавались дела о преступлениях железнодорожных служащих, связанных с нарушением работы транспорта, саботажем, небрежным отношением к работе в случаях, имеющих для транспорта важные последствия, или тех же преступлений, совершенных повторно после двукратного взыскания в дисциплинарном порядке<sup>9</sup>. Принятые постановления предусматривали суровые меры наказания за посягательства на нормальную деятельность транспорта со стороны не только его работников, но и любых лиц.

В одном из постановлений Совета труда и обороны<sup>10</sup> указывалось, что «ввиду тяжелого положения транспорта необходимо применять особо суровые репрессии в отношении граждан, проезжающих без билета, нарушающих железнодорожные правила, а также в отношении должностных лиц, которые своим бездействием способствуют развитию этого пагубного для транспорта явления». Виновные по этому постановлению подлежали аресту ВЧК и лишались свободы до пяти лет. «В большинстве перечисленных декретов, — пишет Ш. С. Грингауз, — в качестве наказания предусматривалось также отправление в концлагеря»<sup>11</sup>.

Был издан ряд других норм, устанавливающих ответственность за посягательства на

<sup>2</sup> БСЭ. 1977. Изд. 3. Т. 27. С. 351—352.

<sup>3</sup> Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития. М., 1967. С. 13.

<sup>4</sup> См.: Сб. документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917—1952. М., 1953. С. 69.

<sup>5</sup> СУ. 1918. № 86.

<sup>6</sup> СУ. 1919. № 17 ; СУ. 1919. № 53.

<sup>7</sup> СУ. 1918. № 23 ; СУ. 1919. № 25 ; СУ. 1919. № 34 ; СУ. 1920. № 56.

<sup>8</sup> СУ. 1920. № 21.

<sup>9</sup> Алексеев Н. С. Транспортные преступления. М., 1957. С. 13.

<sup>10</sup> СУ. 1921. № 34.

<sup>11</sup> Герцензон А. А., Грингауз Ш. С., Дурманов Н. Д. [и др.] История советского уголовного права: 1917—1947. М., 1948. С. 212.

другие виды транспорта. Так, в Декретах ВЦИК и СНК<sup>12</sup> говорится об уголовной или административной ответственности виновных лиц за деяния, совершенные в открытом море на судах, плавающих под российским флагом, проезд по водным путям с нарушением установленных правил, безбилетный проезд, неподчинение законным требованиям капитана. «Транспортные преступления, — отмечал Н. С. Алексеев, — в тот период в уголовном законодательстве еще до его кодификации занимали значительное место, что объяснялось необходимостью установления строжайшего порядка в этой области народного хозяйства»<sup>13</sup>. Автор имел в виду преступления, совершаемые на железнодорожном, морском и речном транспорте. Специальных норм, устанавливающих ответственность за правонарушения на воздушном и автомобильном транспорте, в то время не было. «Сложность вопросов, встающих в этой области, определяется тем, — писал С. Я. Булатов, — что уголовное законодательство, действующее ныне, создавалось в иных условиях, когда автотранспорт не играл существенной роли»<sup>14</sup>.

Ш. С. Грингауз упоминает о Наказе Камышевскому народному гласному суду, выработанном Камышевским Советом и утвержденном общим собранием граждан 4 февраля 1918 г. Наказ представлял собой своеобразный Уголовный кодекс, содержащий 46 составов преступлений и санкции по ним. Один из составов предусматривал ответственность за «неосмотрительную и неосторожную езду», требующую наличия неосторожной вины<sup>15</sup>. Вряд ли данная норма в связи с практическим отсутствием автомобилей в тот период предусматривала ответственность за правонарушения на этом виде транспорта. Она, скорее всего, устанавливала ответственность за деяния на гужевом транспорте.

Первым специальным актом, направленным на обеспечение четкой и безопасной работы автотранспорта, явился Декрет СНК РСФСР «Об

автомобильном движении по г. Москве и ее окрестностям (правила)» от 10 июня 1920 г.<sup>16</sup> По сути, это были первые правила дорожного движения, где определялся круг ответственных за нарушение правил автомобильного движения лиц.

26 августа 1920 г. ВЦИК и СНК РСФСР приняли Декрет «Об образовании Киргизской Советской Автономной Социалистической Республики» в составе РСФСР со столицей в Оренбурге. Тогда же создается Центральное управление местного транспорта, парк которого насчитывает около 32 автомашин иностранного производства<sup>17</sup>. Количество автомобилей постепенно увеличивается, автоперевозки начинают приобретать народно-хозяйственное значение. В этой связи в Республике возникла необходимость упорядочения движения автотранспорта. Большую роль в обеспечении безопасности движения автотранспорта сыграли обязательные постановления СНК КССР «О предельной скорости движения» от 14 июня 1922 г. и «О порядке движения грузовых и легковых автомашин и мотоциклов в городах и населенных местностях КССР» от 15 апреля 1923 г.

Транспортные преступления в 20-х гг. не занимали заметного места в общей структуре преступности в СССР и встречались крайне редко ввиду слабой развитости технического парка страны. М. С. Гринберг объясняет это еще тем, что главную опасность для Советского государства в то время представляли другие преступления — государственные (контрреволюционные) и преступления против собственности<sup>18</sup>. Указанные причины не позволили, по нашему мнению, ставить вопрос о системе транспортных преступлений. Поэтому Уголовный кодекс РСФСР 1922 г., действовавший на территории Киргизской Советской Автономной Социалистической Республики в составе РСФСР, не содержал специальных норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, хотя в ряде статей имеется упоминание о транспорте<sup>19</sup>.

<sup>12</sup> СУ. 1920. № 33 ; СУ. 1921. № 6 ; СУ. 1921. № 32 ; СУ. 1921. № 69.

<sup>13</sup> Алексеев Н. С. Транспортные преступления. М., 1957. С. 5.

<sup>14</sup> Булатов С. Я. Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Ученые записки юридического факультета КазГУ. Алма-Ата, 1957. Вып. 4. С. 143.

<sup>15</sup> Герцензон А. А., Грингауз Ш. С., Дурманов Н. Д. [и др.] Указ. соч. С. 109.

<sup>16</sup> Известия ВЦИК. 1920. 13 мая.

<sup>17</sup> Казахская ССР : Краткая энциклопедия : в 4 т. Алма-Ата, 1988. Т. 2. С. 50.

<sup>18</sup> Гринберг М. С. Ответственность за технические преступления (историко-теоретический обзор) // Уголовное право в борьбе с преступностью. Свердловск, 1987. С. 90.

<sup>19</sup> См.: Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства КССР. 1922. № 11. Ст. 104.

Так, в главе о контрреволюционных преступлениях статья 65 УК устанавливает ответственность за «организацию в контрреволюционных целях разрушения или повреждения взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных средств сообщений, средств связи, а равно участие в вышеуказанных преступлениях». В главе о преступлениях против порядка управления статьи 75 и 76 УК, устанавливающие ответственность за массовые беспорядки и бандитизм, упоминают о погромах и разрушениях путей и средств связи. Злоупотребление властью и халатное отношение к службе со стороны должностных лиц, если последовало «расстройство транспорта», каралось по ст. 110 УК, объединявшей ответственность за преступные посягательства на различные отрасли экономики. И только в главе «Нарушение правил, охраняющих народное здоровье, общественную безопасность и публичный порядок» ст. 218 УК устанавливала ответственность за «нарушение или неисполнение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения». Вскоре постановлением 2-й сессии ВЦИК от 10 июля 1923 г. в данную норму было внесено изменение, ее новая редакция предусматривала ответственность за нарушение правил, установленных для охраны безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям. Из буквального толкования текста диспозиции данной нормы УК следовало, что ответственность по ней наступала за нарушения правил как на водном и воздушном транспорте, так и на железнодорожном, автомобильном и гужевом транспорте. Являясь бланкетной нормой, за установлением признаков преступления она отсылала к специальным правилам, установленным законом или обязательным постановлением местных органов. В случаях когда нарушения правил влекли за собой определенные вредные последствия, ответственность наступала по другим статьям УК. М. С. Гринберг отмечает, что к лицам, виновным в причинении смерти, телесных повреждений в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, в тот период применялись статьи УК о преступлениях против личности и о должностных пре-

ступлениях. Действия, выразившиеся в разрушении или повреждении путей сообщения или транспортных средств, квалифицировались как умышленное уничтожение или повреждение государственного имущества<sup>20</sup>.

Уголовный кодекс РСФСР 1926 г., действие которого распространялось на территорию современного Казахстана до 1 января 1960 г., также не содержал специальных правовых норм об ответственности за преступления на транспорте, и лишь отдельные его нормы имели упоминание о транспорте. Статья 58-9, аналогично ст. 65 УК 1922 г., устанавливала ответственность за организацию в контрреволюционных целях разрушения или повреждения взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных путей, ст. 58-7 — за противодействие нормальной деятельности государственных учреждений и предприятий или соответствующее их использование для разрушения и подрыва промышленности, торговли и транспорта, ст. 184 предусматривала ответственность за несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним в море, названия и порта приписки своего судна и др. Такое положение в уголовном законодательстве к концу 20-х гг. в связи с быстрым развитием всех видов транспорта не могло полно удовлетворить судебно-следственную практику. Практические работники стали испытывать затруднения при квалификации деяний.

Этот пробел был частично восполнен постановлением ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1929 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями»<sup>21</sup>, дополнившим Положение о преступлениях государственных 1927 г. статьей 17-2 «Умышленное с целью вызвать крушение поезда или судна разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов». Данная норма была включена в УК РСФСР 1926 г. в виде ст. 59-36 и предусматривала наказание в виде лишения свободы не ниже трех лет, а при отягчающих обстоятельствах — расстрел. Этим же постановлением в УК были также введены ст. 75-1, устанавливающая ответственность за нарушение правил об охране порядка и безопасности движения, охране имущества транспорта, а также проведении

<sup>20</sup> Гринберг М. С. Нормы о преступлениях в области использования техники. Динамика и природа // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. Владивосток, 1981. С. 48, 323.

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



санитарных и противопожарных мероприятий, и ст. 75-2 об ответственности за нарушение не-должностными лицами правил о предупреждении столкновения судов на море и иных правил, регулирующих судоходство<sup>22</sup>.

В исследованиях по проблеме обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, проведенных разными авторами, указывается, что наиболее важным для развития законодательства о транспортных преступлениях законодательным актом явилось постановление ЦИК и СНК СССР «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта» от 23 января 1931 г.<sup>23</sup> В соответствии с этим постановлением Положение о преступлениях государственных было дополнено ст. 17-3, устанавливающей 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 намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения. Данная норма была введена в действующий УК (ст. 59-3в) и предусматривала наказание в виде лишения свободы на срок до 10 лет, а в случаях явного злостного характера преступных действий — смертную казнь с конфискацией имущества.

Первоначально этим составом охватывались случаи нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, морском и речном транспорте. Происшествия, связанные с нарушением правил движения и эксплуатации на автотранспорте, повлекшие несчастные случаи с людьми, квалифицировались по статьям, предусматривающим ответственность за неосторожное убийство (ст. 139

УК), неосторожное телесное повреждение (ст. 145 УК), по ч. 2 ст. 74 УК РСФСР (злостное хулиганство), «а во всех случаях, когда авария была вызвана грубой небрежностью или преступным легкомыслием, — писал С. Я. Булатов, — прибегали к норме о должностном преступлении» (ст. 111 УК)<sup>24</sup>. Н. С. Алексеев описывает имевшиеся в практике судов случаи квалификации особо злостных нарушений правил дорожного движения, вызвавших многочисленные жертвы, по ст. 16 и 53-3 УК (бандитизм)<sup>25</sup>.

Определенные затруднения судебно-следственные органы испытывали также при квалификации случаев аварий, не повлекших причинение смерти или телесных повреждений. В зависимости от умысла виновного, деяние квалифицировалось по ст. 79 УК, устанавливавшей ответственность за умышленное повреждение государственного или общественного имущества, либо по статье об ответственности за умышленное повреждение личного имущества (ст. 175 УК). Очевидно, что такой разноречивой в судебно-следственной практике при квалификации одних и тех же преступных деяний на автотранспорте не способствовал задачам уголовно-правовой борьбы с рассматриваемыми деяниями.

10 июля 1931 г. НКЮ РСФСР издал циркуляр, в котором предложил случаи аварии, повлекшие только порчу и поломку автомашин, квалифицировать по ст. 79-2 УК РСФСР. 22 февраля 1932 г. Президиум Верховного Суда РСФСР принял постановление № 6 «О квалификации аварий на городском транспорте, вызываемых халатным отношением вагоновожатых и шоферов», в котором указал, что если недобросовестное отношение работников городского транспорта к своим обязанностям повлекло за собой исключительно серьезные последствия, то эти преступления могут квалифицироваться по ст. 59-3в УК со ссылкой на ст. 16 УК. «Этим, — как отмечает М. С. Гринберг, — было положено начало квалификации по данной норме случаев, связанных с правонарушениями на автотранспорте»<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> СУ РСФСР. 1929. № 50. Ст. 513.

<sup>23</sup> Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917—1952. М.: Госюриздат, 1953.

<sup>24</sup> Булатов С. Я. Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Ученые записки юридического факультета КазГУ. Алма-Ата, 1957. Вып. 4. С. 141.

<sup>25</sup> Алексеев Н. С. Транспортные преступления. М., 1957. С. 270.

<sup>26</sup> Гринберг М. С. Нормы о преступлениях в области использования техники. Динамика и природа // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. Владивосток, 1981. С. 49.

В последующем нарушения работником автотранспорта правил движения, повлекшие человеческие жертвы и другие тяжелые последствия, согласно постановлению Пленума Верховного Суда СССР № 16/2/у «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте» от 15 сентября 1950 г., стали квалифицироваться по ст. 59-3в УК без применения ст. 16 УК. Следует отметить, что ст. 59-3в УК применялась к преступлениям на автотранспорте вплоть до принятия Казахстаном и другими союзными республиками своих уголовных кодексов.

С учетом все возрастающей роли авиации в отечественной экономике возникла необходимость уголовно-правовой охраны безопасности движения на воздушном транспорте. В постановлении от 25 июля 1932 г. Пленум Верховного Суда СССР предложил применять ст. 59-3в УК и к работникам гражданской авиации, виновным в нарушении трудовой дисциплины, повлекшем вредные последствия, указанные в диспозиции данной статьи. Позже постановлением ВЦИК и СНК СССР от 7 августа 1935 г. названные нарушения работников гражданской авиации были выделены в самостоятельный состав — ст. 17-4 «Положения о преступлениях государственных» (ст. 59-3г УК). В том же году Положение было дополнено ст. 17б «Нарушение правил о международных полетах» (ст. 59-3д УК)<sup>27</sup>.

Дальнейшая криминализация посягательств на безопасную работу транспорта связана с установлением уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных вагонах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном<sup>28</sup>. 28 мая 1940 г. НКЮ СССР издал приказ № 60<sup>29</sup>, в котором, помимо прочего, предлагал во всех случаях аварий, происшедших вследствие неисправности автомашин, выносить частные определения о привлечении лиц, виновных в недоброкачественном ремонте и выпуске из гаража неисправной автомашины, к уголовной или административной ответственности — в зависимости от последствий аварии. Тем самым было положено начало привлечения к дисциплинарной или уголовной ответственности лиц, виновных в недоброкачественном ремонте и выпуске из гаража неисправной автомашины.

С принятием Уголовного кодекса Казахской ССР 1959 г. начинается новый этап в развитии законодательства о транспортных преступлениях. Эти деликты были выделены в специальную главу «Транспортные преступления» в Особенной части УК. Тем самым отечественный законодатель обоснованно отказался рассматривать их как государственные преступления. Данная позиция была отмечена юридической общественностью СССР как правильная и заслуживающая поддержки. В последующие годы аналогичная глава появилась в уголовных законах других союзных республик.

Нормы, предусматривающие ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 217 УК), нарушение правил эксплуатации машин должностными лицами (ст. 218 УК), незаконную эксплуатацию автомашин (ст. 219 УК), незаконное занятие автоперевозками (ст. 220 УК), самовольный угон автомототранспортных средств (ст. 221 УК), нарушение правил об охране безопасности на транспорте (ст. 222 УК), нарушение правил охраны порядка и безопасности воздушных передвижений (ст. 223 УК), составили систему транспортных преступлений.

Как видно, подавляющая часть статей УК предусматривала ответственность за преступления на автотранспорте. Статьи об ответственности за нарушение правил международных полетов (ст. 70), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте (ст. 71), повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 72), умышленное блокирование транспортных коммуникаций (ст. 72-2) были помещены в главу «Иные государственные преступления». Отнесение названных деяний к государственным преступлениям можно объяснить их излишней политизацией, что было характерно для уголовного законодательства того времени. Такой подход законодателя не позволял выразить сущность объекта преступления, а судебным и следственным органам республики правильно оценить степень общественной опасности совершенного деяния.

В национальном уголовном законодательстве, в отличие от ранее действовавшего УК РСФСР 1926 г., некоторым изменениям подвер-

<sup>27</sup> СЗ СССР. 1936. № 1. Ст. 2.

<sup>28</sup> Ведомости Верховного Совета СССР. 1941. № 16.

<sup>29</sup> Советская юстиция. 1940. № 12. С. 40.

глись признаки объективной стороны состава рассматриваемых преступлений. Так, законодатель отказался от дифференциации ответственности работников железнодорожного и водного транспорта, с одной стороны, и работников воздушного транспорта — с другой. Был сужен круг наказуемых деяний: уголовную ответственность влекли только нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей, средств сигнализации и связи, а не любое нарушение трудовой дисциплины, которое повлекло либо могло повлечь наступление указанных в ст. 59-3в УК вредных последствий. Установлена различная ответственность виновных в наступивших вредных последствиях или создания возможности их наступления.

Унификации подверглись и признаки субъекта транспортных преступлений. Практика применения Указа Президиума Верховного Совета КазССР от 15 августа 1957 г. «Об ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации автотранспорта на территории Казахской ССР»<sup>30</sup> показала целесообразность сохранения единой ответственности виновных водителей независимо от того, являются ли они работниками автотранспорта или иными лицами. Поэтому субъектом ответственности по ст. 217 УК является любое лицо, управлявшее транспортным средством. Это стало главной отличительной особенностью УК КазССР от УК других союзных республик, которые сохранили дифференциацию ответственности виновных в зависимости от вида субъекта.

Впервые в тексте диспозиции ст. 217 УК КазССР говорится о предмете автотранспортного преступления — автомобилях, мотоциклах, трамваях, троллейбусах и других автотранспортных машинах. Со временем унификации подверглось и представление о предмете автотранспортного преступления. Так, если ст. 217 УК КазССР в редакции 1968 г. устанавливала ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта лицом, управляющим автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или иной самоходной машиной, то в ст. 217 УК в редакции 1985 г. используется понятие «транспортное средство». Признаки, относящиеся к его видам, оказываются за пределами со-

става преступления. Связано это, по всей вероятности, с тем, что вид транспортного средства существенно не влияет на степень общественной опасности транспортного преступления, и законодателю потребовалось отграничить понятие «транспорт» как отрасль экономики от транспорта как предмета преступления.

В примечании к ст. 217 УК впервые было дано законодательное определение автотранспортного средства — предмета автотранспортных преступлений. В нем говорится, что под транспортными средствами, указанными в ст. 217, 217-1, 217-2, 218, 221 Кодекса, понимаются все виды автомобилей, тракторы и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические средства.

Развитие и усложнение условий нормального функционирования транспорта, растущая опасность его работы в неисправном состоянии повлекли изменение названия и редакции ст. 218 УК. Она предусматривает ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных средств. Помимо лиц, ответственных за их техническое состояние, законодатель установил также ответственность и владельцев индивидуальных транспортных средств, разрешивших другому лицу их эксплуатацию в заведомо неисправном состоянии или передавших управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не имеющему прав на управление данным транспортным средством. Позже Указом Президиума Верховного Совета КазССР от 22 октября 1985 г. допуск к управлению транспортным средством в состоянии опьянения был выделен в специальный состав, предусмотренный ст. 217-2 УК.

Включив в систему транспортных преступлений ст. 221 УК, законодатель разрешил спорные вопросы, возникавшие при квалификации случаев угона автотранспортных средств. Ранее судебно-следственные органы при квалификации таких случаев применяли статью либо об ответственности за кражу, либо за хулиганство, либо за самоуправство, что не способствовало эффективности уголовно-правовой борьбы с подобными посягательствами. Социальная действительность обусловила принятие специальной нормы, позволяющей правильно квалифицировать данное деяние и назначать справедливое наказание. В последующие годы

<sup>30</sup> Сборник законов Казахской ССР и Указов Президиума Верховного Совета Казахской ССР. 1938—1957. Алма-Ата, 1958. С. 608.

система норм о преступлениях на транспорте была дополнена статьями об ответственности за угон воздушного судна (ст. 223-1 УК), нарушение правил содержания смотровых колодцев (ст. 222-1 УК). Практика показала, что появление в УК специальных норм о транспортных преступлениях значительно снизило количество ошибок при их квалификации в практике следственных и судебных органов, способствовало усилению борьбы с нарушениями правил безопасности движения транспорта и укреплению законности.

Дальнейшее развитие национального уголовного законодательства о транспортных преступлениях связывается с обретением Казахстаном в 1991 г. государственной независимости и суверенитета. Возрастающая опасность деяний, связанных с использованием техники, их значительное преобладание в структуре неосторожной преступности в свете проводимых в Казахстане экономических, социальных, политических и правовых преобразований определили иной подход законодателя к конструированию уголовно-правовых норм.

Правовая реформа в сфере уголовного законодательства получила выражение в виде Уголовного кодекса 1997 г. В построении научной системы законодательства он в целом делает шаг вперед по сравнению с Уголовным кодексом Казахской ССР 1959 г. Положительным моментом в этом отношении явилось включение в гл. 12 «Транспортные преступления» Особенной части УК преступлений, признанных законодателем транспортными. К таковым были отнесены нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 295), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 296), оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 297), недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 298), умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 299), нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 300), самовольная без надобности остановка поезда (ст. 301), нарушение действующих на транспорте правил (ст. 302), нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации

или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 303), повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 304), неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 305), нарушение международных правил полетов (ст. 306).

Приведенная система транспортных преступлений получила, на наш взгляд, более последовательное и удачное, чем в УК КазССР 1959 г., построение. Законодатель объединил в одну главу преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного транспорта, в том числе деяния, которые ранее находились в главе «Иные государственные преступления» в УК КазССР 1959 г., что точнее отражает особенности родового объекта, на который они посягают. Примером положительного законодательного решения явилось также объединение в ст. 298 УК недоброкачественного ремонта транспортных средств, выпуска в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуска к управлению транспортными средствами лица, находящегося в состоянии опьянения. Каждое из названных деяний является разновидностью нарушений правил эксплуатации транспорта, связанных с обеспечением безопасности движения, и такой шаг законодателя можно рассматривать как пример дальнейшей унификации законодательства, значительно облегчающей применение закона на практике.

Произошло количественное увеличение статей за счет конкретизации статей общего характера и выделения из них специальных норм. Так, из ст. 222 УК КазССР (нарушение правил об охране безопасности на транспорте) были выделены нормы об ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 300 УК РК), и самовольную без надобности остановку поезда (ст. 301 УК РК). Действия водителей, совершивших наезд на пешехода и затем скрывшихся с места происшествия, квалифицировались по совокупности ст. 217 УК и ст. 119 УК КазССР (оставление в опасности). Оставление места дорожно-транспортного происшествия теперь предусмотрено специальной нормой — ст. 297 УК.

Круг транспортных преступлений увеличился также за счет других новелл — нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 303 УК), повреждения или разрушения трубопроводов (ст. 304 УК). Выделение специальных составов (преимущественно блан-



кетных), безусловно, способствует ограничению сферы уголовно наказуемой неосторожности, повышает предупредительное воздействие уголовного закона, акцентирует внимание участников общественных отношений на необходимости соблюдения правил безопасности. В то же время из гл. 12 УК были исключены угон транспортных средств (ст. 221 УК), нарушение правил содержания смотровых колодцев (ст. 222-1 УК), незаконная эксплуатация автомашин (ст. 219 УК), незаконное занятие автоперевозками (ст. 220 УК), управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 217—2 УК КазССР), причем последнее деяние было декриминализировано ввиду его высокой латентности.

Кроме того, изменился подход законодателя к пенализации транспортных преступлений. Так, максимальный срок наказания в виде лишения свободы за некоторые их виды (ст. 71, 72, 217) в УК КазССР составлял 15 лет. В УК 1997 г. этот срок не превышает 10 лет. Все дело в том, что рассматриваемые деяния совершаются по неосторожности и потому наступившие вредные последствия при всей своей значимости не могут служить единственным критерием дифференциации и индивидуализации ответственности и наказания, не всегда являются показателем общественной опасности преступления. Смягчение наказания за преступления небольшой и средней тяжести отвечало также основным направлениям уголовной политики Казахстана, определенным в Концепции правовой политики государства<sup>31</sup>.

В последующие годы в анализируемую главу УК был внесен ряд изменений и дополнений, направленных на повышение эффективности борьбы с транспортными преступлениями. Так, опасность возможных существенных людских и экономических потерь в результате аварий, крушений и катастроф на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте вынудила законодателя криминализировать нарушение правил, не повлекшее, но заведомо создавшее угрозу наступления последствий (ч. 4 ст. 295 УК), неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 304-1 УК). Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил (ст. 302 УК) теперь наступа-

ет в случае совершения деяния лицом, которое в течение года подвергалось административному взысканию за совершение такого же деяния. Группа статей о транспортных преступлениях в УК РК 1997 г. по своему содержанию в целом отвечала существовавшему тогда уровню развития доктрины национального уголовного права.

В августе 2009 г. в Казахстане была принята Концепция правовой политики на период с 2010 до 2020 год, наметившая дальнейшую «коррекцию уголовного права и правоприменения для обеспечения соответствия национального права новым вызовам времени, повышения его конкурентоспособности и окончательного освобождения от правовых догматов, не отвечающих перспективам XXI века». Ввиду многочисленных поправок, внесенных в УК 1997 г. (свыше 300), а также «накопившихся системных проблем, которые сложно решить только лишь коррекцией действующего права»<sup>32</sup>, в 2014 г. был разработан и принят новый Уголовный кодекс Республики Казахстан. Он отличается принципиально иным подходом к систематизации и конструированию уголовно-правовых норм об ответственности за транспортные преступления. В частности, изменилось прежнее название главы УК, теперь она называется «Транспортные уголовные правонарушения», появились новые статьи, которые были перенесены из Кодекса РК об административных правонарушениях, была пересмотрена система наказуемости транспортных правонарушений.

Как разъясняется в Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан, «существующее деление деяний на административные правонарушения и уголовные преступления не всегда способствует надежной защите охраняемых правоотношений, возникают сложности с определением общественной опасности некоторых деяний, с отнесением их к категории административных правонарушений либо уголовных преступлений». В этой связи в уголовный закон вводится новая категория противоправных деяний — уголовный проступок, позволяющая придать им статус, близкий к категории преступных деяний, и расширить возможности государства по их пресечению.

<sup>31</sup> Концепция правовой политики Республики Казахстан, одобренная Указом Президента Республики Казахстан от 20 сентября 2002 г. // URL: <https://tengrinews.kz/zakon> (дата обращения: 16 апреля 2018 г.).

<sup>32</sup> Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан // URL: <http://www.ilecscenter.org> (дата обращения: 16 апреля 2018 г.).

К уголовным проступкам относится часть административных деликтов, рассматриваемых в судебном порядке, ряд преступлений небольшой тяжести, а также преступления, за совершение которых предусмотрено наказание, не связанное с изоляцией от общества, либо лишение свободы на срок до одного года, не влекущие судимость. Все проступки и преступления в УК объединены понятием «уголовное правонарушение». Таким образом, гл. 14 уголовного закона состоит из уголовных проступков и преступлений, которые, по мнению разработчиков, являются «транспортными уголовными правонарушениями». В результате система транспортных правонарушений увеличилась до 17 статей.

Новеллами являются управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК), допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления (ст. 349 УК), управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358 УК), допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359 УК).

Круг названных уголовно-правовых деликтов был расширен за счет административно-правовых норм, которые стали уголовными проступками. Как уголовные проступки сформулированы всего 10 составов правонарушений, предусмотренные в ч. 1 ст. 345, 346, 348, 349, 351, 353, 354, 356, 358, 359 УК, остальные же составы следует рассматривать как преступления. Большинство уголовно-правовых норм рассматриваемой системы сконструированы как составы причинения вреда, пять составов (ч. 1 ст. 346, 355, 357, 358, 360 УК) являются формальными, один (ч. 1 ст. 356 УК) — формально-материальным. Примечания к ст. 295 и 296 УК РК 1997 г. были перенесены в ст. 3 «Разъяснение некоторых понятий, содержащихся в на-

стоящем Кодексе» УК. При этом их содержание было пересмотрено<sup>33</sup>. Такое решение законодателя значительно облегчило квалификацию транспортных правонарушений, снизило количество ошибок в следственной и судебной практике.

В то же время в УК, к сожалению, не была разрешена проблема адекватного отражения санкцией соответствующих норм характера и степени общественной опасности запрещаемого деяния, видов и пределов наказания, дифференцированных в зависимости от категорий преступления. В частности, санкция ст. 358 УК противоречит положению ст. 11 «Категории преступлений», ч. 3 ст. 46 «Лишение свободы» Общей части УК: за управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передачу управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, предусмотрено лишение свободы на срок от 7 до 12 лет (ч. 5). А максимальная санкция сходного по характеру и степени опасности деяния, предусмотренного ст. 346 УК, составляет 10 лет. Этим законодатель необоснованно отнес анализируемое правонарушение к категории тяжких преступлений, которые совершаются только умышленно, не приняв во внимание принципиальную разницу юридической природы умышленных и неосторожных преступлений. Но в диспозициях ст. 346 и 358 УК четко определено, что отношение виновного к вредным последствиям своего деяния только неосторожное, т. е. это неосторожные правонарушения. По характеру и степени общественной опасности они подразделяются на преступления небольшой и средней тяжести (ст. 11 УК), за совершение которых максимальное наказание не может превышать 10 лет лишения свободы (ч. 3 ст. 46 УК). Поэтому санкцию ст. 358 УК следует скорректировать с учетом положений норм Общей части УК.

Проведенный анализ обнаружил также крайний разброс санкций статей УК о транспортных правонарушениях, влекущих одинаковые вредные последствия, их несогласованность между собой. Например, нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим

<sup>33</sup> Подробнее об этом см.: Бакишев К. А. Система транспортных правонарушений в новом УК Республики Казахстан // Lex Russica. 2015. № 4. С. 82—84.

транспортным средством, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы сроком до 10 лет (ч. 4 ст. 345 УК). Эти же последствия, ставшие результатом недоброкачественного ремонта транспортных средств или выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями, наказываются лишением свободы сроком от 4 до 7 лет (ч. 4 ст. 348 УК). Между тем данные неосторожные посягательства опасны не более, чем неосторожное причинение смерти (ст. 104 УК), за которое может быть назначено наказание в виде лишения свободы до 5 лет, поэтому не должны наказываться жестче.

Таким образом, несовершенство отечественного уголовного законодательства проявляется в различной юридической оценке, которую получили одинаковые по своей со-

циальной сущности неосторожные транспортные правонарушения. Вряд ли отмеченное положение может в достаточно полной мере обеспечивать дифференцированный подход к назначению наказания за неосторожные транспортные деяния. Остается предположить, что законодатель конструировал столь жесткие санкции, преследуя исключительно общепреventивные цели.

Изложенное свидетельствует о том, что статьи об ответственности за транспортные уголовные правонарушения — одна из наиболее динамично развивающихся частей уголовного законодательства ввиду особой значимости транспорта для народного хозяйства страны. В целом они отвечают современным направлениям юридической техники и потребностям следственной и судебной практики Казахстана.

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. — М., 1957.
2. Бакишев К. А. Система транспортных правонарушений в новом УК Республики Казахстан // Lex Russica. — 2015. — № 4. — С. 81—87.
3. Булатов С. Я. Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Ученые записки юридического факультета КазГУ. — Алма-Ата, 1957. — Вып. 4.
4. Герцензон А. А., Грингауз Ш. С., Дурманов Н. Д. [и соавт.]. История советского уголовного права: 1917—1947. — М., 1948.
5. Гринберг М. С. Нормы о преступлениях в области использования техники. Динамика и природа // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.
6. Гринберг М. С. Ответственность за технические преступления (историко-теоретический обзор) // Уголовное право в борьбе с преступностью. — Свердловск, 1987.

Материал поступил в редакцию 23 апреля 2018 г.

### HISTORY OF LAW ON TRAFFIC OFFENCES IN THE CRIMINAL CODE OF KAZAKHSTAN

**BAKISHEV Kayrat Alikhanovich**, Doctor of Law, Professor, Head of Research Laboratory of Karaganda Economic University of Kazpotrebsoyuz  
bakishev@yahoo.com  
100000, Kazakhstan, Karaganda, ul. Akademicheskaya, d. 9

**Abstract.** The author investigates the history of development of criminal legislation on liability for offenses related to violation of traffic safety rules or operation of transport, from 1917 to 2014. The paper analyzes the decrees and resolutions of the Soviet period in the field of traffic safety, articles of the Criminal code of the RSFSR as amended in 1922 and 1926, acting on the territory of modern Kazakhstan until January 1, 1960, the norms of the Criminal Code of the Kazakh SSR in 1959, the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan as amended in 1997 and 2014 on transport crimes. The analyzed period is characterized by the appearance of a special Chapter of the special part of the Criminal Code, a steady increase in the number of articles on liability for transport offenses, the specification of articles of a general nature by the allocation of special rules, tougher responsibility for violations of safety rules, which caused serious consequences, the transfer of certain transport administrative offenses to the criminal law, etc. This trend is explained by the rapid growth of the country's transport fleet, the increase in

*speed, intensity of traffic, the need to protect society from accidents and catastrophes and bringing the criminal law in line with the needs of practice.*

**Keywords:** *history of development, criminal law, traffic offences, motor vehicles.*

## REFERENCES

1. Alekseev N.S. *Transportnye prestupleniya* [Transport of the crime]. Moscow, 1957.
2. Bakishev K.A. *Sistema transportnykh pravonarusheniy v novom UK Respubliki Kazakhstan* [The system of transport offenses in the new criminal code of the Republic of Kazakhstan]. *Lex Russica*. 2015. No. 4. Pp. 81—87.
3. Bulatov S.Ya. *Voprosy sudebnoy praktiki po delam o prestupleniyakh na avtotransporte* [The issues of judicial practice on cases on crimes on motor transport]. *Uchenye zapiski yuridicheskogo fakulteta KazGU* [Notes of the Faculty of Law of the Kazakh State University]. Alma-Ata, 1957. Issue 4.
4. Gertsenzon A.A., Gringauz Sh.S., Durmanov N.D. [et al.]. *Istoriya sovetskogo ugovnogo prava: 1917—1947* [History of Soviet criminal law: 1917—1947]. Moscow, 1948.
5. Grinberg M.S. *Normy o prestupleniyakh v oblasti ispolzovaniya tekhniki. Dinamika i priroda* [Norms on crimes in the use of technology. The dynamics and nature]. *Problemy borby s prestupnoy neostorozhnostyu* [Issues of fighting criminal negligence]. Vladivostok, 1981.
6. Grinberg M. S. *Otvetstvennost za tekhnicheskie prestupleniya (istoriko-teoreticheskiy obzor)* [Responsibility for technical crimes (historical and theoretical review)]. *Ugolovnoe pravo v borbe s prestupnostyu* [Criminal law in the fight against crime]. Sverdlovsk, 1987.