

СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ XVI–XIX ВВ.

© 2021

А.Н. Сквозников, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры «Теория и история государства и права»
Тольяттинский государственный университет, Тольятти (Россия)

Ключевые слова: транспортные правонарушения; субъективная сторона правонарушения; вина; умысел; неосторожность; невиновное причинение вреда.

Аннотация: Постоянная потребность исследователей в углубленном изучении проблем вины и ответственности определяется не только задачами совершенствования законодательства и правоприменительной практики, но и изменчивостью представлений людей об основаниях, пределах, формах и целях ответственности лица, представлений, отражающих реальный процесс исторического развития общественных отношений и практики их правового регулирования. Автор использовал методы историко-правового и сравнительно-правового анализа. Исследована деятельность законодателя по разграничению умысла и неосторожности как двух форм вины при совершении транспортных правонарушений, а также отграничение виновного причинения вреда от казуса. Автор пришел к выводу о том, что в источниках российского права XVI–XIX вв. законодатель значительное место уделяет внутреннему (субъективному) отношению лица к совершенному правонарушению и его последствиям, в том числе к правонарушениям в сфере транспортных отношений. Выявление и учет таких признаков субъективной стороны деяния, как вина, мотив и цель, существенно влиял на квалификацию деяния и назначение наказания либо приводил к освобождению от ответственности ввиду отсутствия субъективной стороны правонарушения (вины) как одного из элементов состава правонарушения. Показано, каким образом законодатель учитывал влияние субъективного отношения лица к совершенному деянию при установлении юридической ответственности. Проведенное исследование свидетельствует о том, что комплексное понимание вины как целостной характеристики противоправного деяния, охватывающей связь сознания и воли субъекта не только с объективными свойствами собственного деяния, но и с его общественной оценкой, начало складываться в российском праве еще в XVII в.

ВВЕДЕНИЕ

Разграничение противоправного и правомерного поведения является фундаментальной проблемой юридической науки, разрешение которой предопределяет формирование содержания всего нормативного материала действующего законодательства. Исследование вопросов ответственности лица, управляющего транспортным средством (средством передвижения), представляет интерес в теоретическом и прикладном значении. Правовые средства играют важную роль в обеспечении безопасности при эксплуатации транспорта в первую очередь в отношении участников дорожного движения.

Одним из ключевых аспектов исследуемой проблемы является вопрос определения формы вины в транспортных правонарушениях. От грамотного установления формы вины в конкретном преступном деянии зависит его квалификация и назначение виновному в совершении данного деяния справедливого наказания. Правильное определение формы вины в транспортных правонарушениях позволяет отграничить преступления небольшой и средней тяжести от тяжких преступлений либо в некоторых случаях освободить лицо от ответственности при невиновном причинении вреда.

Известно, что на раннем этапе развития государства и права под противоправным деянием понималась обида, вред, причиненный одним индивидом другому, независимо от внутреннего отношения правонарушителя к содеянному. В законодательстве и судебной практике долгое время господствовало объективное вменение, объективная ответственность. При установлении виновности преимущественно обращали внимание на внешнюю (объективную) сторону правонарушения [1].

Выдающийся итальянский криминолог Э. Ферри отмечал, что на примитивной стадии развития человечества главным условием привлечения к ответственности и назначения наказания является польза общества и необходимость его самосохранения. Поэтому вина преступника как проявление его нравственной порочности зачастую игнорируется [2]. В связи с этим умышленное, неосторожное и даже случайное причинение смерти или вреда здоровью зачастую смешивались между собой. Известный советский исследователь Б.С. Утевский, в свою очередь, отмечал, что в истории права вопрос о внутреннем отношении деятеля к своему деянию в течение долгого времени не интересовал ни законодателя, ни судью. Основанием ответственности являлось противоправное деяние и его последствия [3]. Другой видный российский исследователь права Ю.А. Денисов писал о том, что сначала из понятия правонарушения исключаются действия стихии, животных и случай. Значительно позже выделяется такая форма субъективного отношения к содеянному, как неосторожность [4].

С развитием представления о противоправном деянии как о нарушении норм, установленных государством, стали обращать внимание и на внутреннюю (субъективную) сторону правонарушения. Противоправное деяние начинают рассматривать с учетом субъективной связи правонарушителя с вредоносным результатом. Сначала в римском праве, значительно позже в праве других государств появляется и развивается требование закона о наличии умысла или неосторожности в действиях правонарушителя. В результате рецепции римского права в европейском праве также стали выделять две формы вины. Умышленное деяние в источниках европейского права обозначалось такими понятиями, как

«вражда» и «коварство», а неосторожность именовалась словом «небрежность» («небрежение»).

В дальнейшем во многом под влиянием христианского учения и канонического права законодатель начинает обращать больше внимания не только на вред, причиненный деянием (внешнюю сторону), но и на проявление воли правонарушителя (внутреннюю сторону).

Постепенный отказ от объективного вменения имел в целом прогрессивное значение. Становится невозможным привлекать к ответственности лиц, в действиях которых не было ни умысла, ни неосторожности, а также невменяемых лиц.

Среди ученых нет единого мнения по вопросу о времени возникновения и законодательного закрепления норм ответственности за транспортные правонарушения. Одни авторы полагают, что говорить о транспортных правонарушениях уместно только с момента возникновения механических транспортных средств [5–7]. Другие трактуют понятие «транспорт» более широко и вполне справедливо полагают, что к понятию транспортное средство следует относить гужевой транспорт и некоторые виды водного транспорта, которые использовались в России повсеместно до появления механических транспортных средств [8–10].

Особого внимания заслуживают работы, в которых исследуется процесс становления и развития института ответственности за транспортные правонарушения в источниках российского права XVI–XVII вв. [11]. Некоторым исследователям частично удалось выявить истоки норм о транспортных правонарушениях и сделать вывод об исторической обусловленности развития российского уголовного законодательства в сфере безопасности дорожного движения [12–14]. Вместе с тем в исследованиях по истории российского законодательства достаточно поверхностно освещена проблема субъективной стороны транспортных правонарушений. В частности, более детального изучения заслуживает вопрос о пределах юридической ответственности в зависимости от наличия определенных признаков субъективной стороны деяния.

Следует отметить, что анализ нормативного материала, проведенный автором, показывает, что истоки данных норм существовали в источниках российского права XVI–XVIII вв.

Цель работы – изучение исторического развития процесса законодательного разграничения противоправных деяний в сфере транспортных отношений, совершенных виновно, т. е. умышленно или по неосторожности, и деяний, формально содержащих признаки правонарушения, но представляющих собой казусы, т. е. субъективно-случайное (невиновное) причинение вреда владельцем транспортного средства (источником повышенной опасности).

МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

Материалами (эмпирической основой) настоящего исследования послужило российское законодательство XVI–XIX вв. Были применены историко-правовой и сравнительно-правовой научные методы.

Исследование проходило в несколько этапов:

1) выявление соотношения объективного и субъективного при совершении преступного деяния в русском праве XVI–XIX вв.;

2) определение основных признаков, при наличии которых известное деяние считалось преступным в российском законодательстве XVI–XIX вв.;

3) установление существенных признаков понятия «транспортное правонарушение» и выявление в памятниках права тех деяний, которые с учетом исторических условий изучаемой эпохи могут быть отнесены к правонарушениям в сфере транспортных отношений;

4) выявление тех действий лица, которые в правоприменительной практике изучаемого периода могли квалифицироваться как управление транспортным средством противоправным способом;

5) изучение эволюции взглядов законодателя на понимание сущности форм вины в преступном деянии и на невиновное причинение вреда, выявление прототипов данных институтов уголовного права в памятниках российского права.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Прототипы норм ответственности за транспортные правонарушения

В истории мирового законодательства прототипом нормы ответственности лица, управляющего транспортным средством (судном), можно считать содержание статьи 237 свода законов царя Вавилона Хаммурапи, в соответствии с которой лицо, управляющее судном («корабельщик»), обязано возместить убытки в том случае, если по его вине (небрежности) произойдет затопление судна и гибель груза¹. Следует отметить, что ответственность за неосторожную форму вины (небрежность) лица, управляющего судном (кормчего) получила законодательное закрепление в Кормчей книге – памятнике российского права середины XVII в.²

В российском праве первые нормы, регламентирующие отношения в сфере транспорта, в частности морского судоходства, мы встречаем в русско-византийском договоре 911 года. Там была закреплена норма, в соответствии с которой русские и византийские подданные должны были взаимно оказывать помощь экипажу судна в случае чрезвычайной ситуации на море (шторм, посадка судна на мель)³.

В XV веке в Московском государстве при Иване III появляются правила пользования почтовыми трактами – местами остановки курьеров для смены транспорта – лошадей⁴.

¹Законы Хаммурапи, царя Вавилона // Хрестоматия по всеобщей истории государства и права / сост. В.Н. Сади-ков. М.: Гардарики, 1996. С. 9–25.

²Глава 86. Закон градский // Кормчая Книга (напечатана с оригинала патриарха Иосифа 1650 г.). С. 1099. URL: <https://azbyka.ru/otechnik/books/original/13713/nomokanon1650.pdf>.

³Памятники российского права в 35 т. Т. 1. Памятники права Древней Руси / под общ. ред. П.Л. Хачатурова. М.: Юрлитинформ, 2013. 526 с.

⁴Калайдович К., Строев П. Законы великого князя Иоанна Васильевича и Судебник царя и великого князя Иоанна Васильевича, с дополнительными указами. М.: В типографии Семена Селивановского, 1819. 152 с.

В XVI–XVII вв. в российском законодательстве постепенно появляются нормы, регулирующие порядок движения по дорогам, а также ответственность за ненадлежащее содержание путей сообщения (дорог и переездов). В частности, в статье 223 Судебника 1589 года была установлена обязанность населения некоторых волостей и деревень обеспечивать содержание дороги от Москвы до Холмогор. Дорогу необходимо было чистить, устраивать перевозки через реки и ручьи. В случае если из-за ветхого моста получит увечье лошадь проезжающих лиц («кто едучи лошадь истепет или ногу изломит»), то волость должна была определить, население какой деревни несет ответственность за содержание данного моста, и взыскать без суда убытки в пользу потерпевшего⁵.

Статья 224 Судебника 1589 года развивает положение статьи 223. В частности, на волости и деревни возлагалась обязанность чистить дорогу на лесных участках: убирать наклонившиеся или упавшие на дорогу деревья на расстоянии полторы сажени от дороги. В межсезонье (в период осенней распутицы), когда дороги становились труднопроходимыми, жители деревень в пределах своей территории должны были устанавливать на дорогах специальные указатели (вехи), которые предупреждали об опасности и указывали путь. Если проезжающие теряли дорогу по причине отсутствия указателей, то возникшие в результате этого убытки взыскивались с населения соответствующей деревни⁶. Таким образом, законодательное закрепление обязанности установки вех на дорогах можно считать первой простейшей системой мер, обеспечивающей безопасность движения по сухопутным путям сообщения в российском государстве.

В дальнейшем законодательное регулирование вопросов ответственности за правонарушения в области транспортных отношений получило воплощение в Соборном уложении 1649 года.

Так, в соответствии со статьей 12 главы IX Соборного уложения ответственность за ненадлежащее состояние проезжих путей возлагалась на феодалов, которые уполномочены были собирать с проезжающих определенные пошлины («мыт, «перевоз», «мостовщина») и направлять данные средства на починку дорог и дорожной инфраструктуры. В связи с этим помещики или вотчинники обязаны были возмещать убытки служилым людям и купцам, которые потеряли товар или изувечили лошадей из-за плохого состояния дорог, мостов, гатей и плотин⁷.

Таким образом, статьи 11–13 Уложения 1649 года развивали нормы Судебника 1589 года и уже возлагали ответственность за исправное содержание объектов транспортной инфраструктуры на дорогах (мосты, гати, плотины) на тех лиц, «за кем в вотчине, или в поместье по жаловальным грамотам из давних лет...» были закреплены мосты и перевозки, а также на должностных лиц или откупщиков, если речь шла о государевых мос-

тах и перевозах и о транспортных средствах – «паромах, иных судах и плотях» при них⁸.

Ответственность за нарушение или невыполнение требований статей 11–13 наступала только в том случае, если конкретное лицо потерпело какой-либо убыток. Необходимо отметить, что для привлечения к ответственности за вышеуказанные транспортные правонарушения не требовалось установление вины лица, ответственного за надлежащее содержание технических сооружений. Наказание состояло из возмещения убытков и обязанности привести в рабочее состояние мосты, гати и плотины.

Следует отметить, что в Соборном уложении 1649 года нашел отражение процесс закрепления норм ответственности за причинение вреда жизни и здоровью лицом, управляющим верховой лошадейю как средством передвижения. В частности в статье 17 главы XXII Соборного уложения 1649 года устанавливалось наказание за вред, причиненный наездником на лошади лицу, передвигающемуся по дороге пешим ходом, в том числе в состоянии алкогольного опьянения⁹.

В дальнейшем в Новоуказных статьях 1669 года ужесточалось наказание за наезд в состоянии опьянения и причинение вреда (бесчестье) женщине. За такое деяние закон предусматривал ссылку преступника в Сибирь на пашню¹⁰. Таким образом, состояние опьянения считалось обстоятельством, отягчающим наказание. Необходимо отметить определенную историческую преемственность в российском законодательстве относительно института ответственности лица, управляющего транспортным средством (источником повышенной опасности). На наш взгляд, норма Соборного уложения 1649 года, предусматривающая уголовную ответственность за умышленный наезд на пешехода из хулиганских побуждений или в состоянии алкогольного опьянения, получила воплощение в советском законодательстве в середине XX в. Речь идет об ответственности за сознательное злостное нарушение правил дорожного движения, допущенное водителем, вождение в нетрезвом виде, которые повлекли несчастные случаи с людьми – смерть или увечье потерпевшего, Данные действия квалифицировались советскими судами или как умышленное убийство, или как умышленное тяжкое телесное повреждение¹¹.

Кроме того, выражение «наскочет с похвалы» в Соборном уложении, на наш взгляд, можно толковать как совершение правонарушения из хулиганских побуждений в современном понимании. Таким образом, законодатель закрепляет мотив в качестве квалифицирующего признака вышеуказанного правонарушения.

⁸См. 5.

⁹См. 5.

¹⁰Новоуказные статьи 1669 года о татевных, разбойных и убийственных делах. Ст. 103 // Полное собрание законов Российской империи. Т. 1. 1649–1675. СПб., 1830. С. 796. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php.

¹¹Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. №16/12/У «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на транспорте» // Судебная практика Верховного Суда СССР. 1950. № 11.

⁵Памятники российского права в 35 т. Т. 3. Кн. II. Памятники права Московского государства / под общ. ред. Р.Л. Хачатурова. М.: Юрлитинформ, 2014. 486 с.

⁶См. 5.

⁷См. 5.

Винное и невиновное причинение вреда при использовании транспортного средства, отраженное в источниках права

В статье 18 главы XXII Соборного уложения содержалась норма, в соответствии с которой субъект, управляющий лошадью, освобождался от ответственности за невиновное причинение вреда пешеходу в том случае, если наездник потерял контроль над животным по не зависящим от него обстоятельствам: «лошадь от чего испугався и узду изорвав рознесет, и удержать ее будет немощно» [15, с. 176].

Понятие случайного причинения вреда транспортным средством мы встречаем и в более ранних источниках русского права. Так, в статье 18 Уставной земской грамоты волостей Малой Понежки, Выйской и Суры Двинского уезда 1552 года мы видим норму, в соответствии с которой причинение смерти человеку посредством случайного наезда на него воза (колесного или санного транспортного средства с грузом) без вины со стороны другого лица не считалось преступлением и не подлежало наказанию¹².

По поводу толкования вышеуказанных статей Соборного уложения в научной литературе развернулась оживленная дискуссия. Одни авторы полагают, что в статье 17 Уложения речь идет о преступлении против личности, т. е. в указанном случае объектом преступления выступают не транспортные отношения, а жизнь, здоровье, а также честь и достоинство потерпевшего. Лошадь в данном казусе рассматривается не как транспортное средство, а как орудие преступления [15]. Другие авторы полагают, что содержание статьи 17 главы XXII Соборного уложения 1649 года является прообразом современного института ответственности лица в дорожно-транспортном происшествии в российском законодательстве [11]. Данную точку зрения можно считать вполне обоснованной, поскольку для эпохи XVII в. верховые лошади и запряженные лошадьми повозки, а также вьючные животные, по сути, являлись единственным сухопутным видом транспорта.

На наш взгляд, лицо, управляющее верховой лошадью или несколькими лошадьми, запряженными в повозку (телегу, сани), можно назвать владельцем источника повышенной опасности в условиях средневекового общества, когда отсутствовал механический транспорт, поскольку в данном случае субъект управляет движением животного с помощью специальных приемов и приспособлений (упряжи, узды и др.), посредством которых он способен изменять направление движения и скорость передвижения. Источником повышенной опасности является не вещь (в нашем случае домашнее животное), а определенная деятельность, связанная с использованием соответствующих вещей, к которой можно отнести и верховую езду.

Становление и нормативное закрепление основных признаков субъективной стороны состава транспортных правонарушений в российском законодательстве

На примере статей 17 и 18 Соборного уложения мы видим, что для законодателя XVII в. крайне важным юридически значимым аспектом назначения наказания

¹² Российское законодательство X–XX веков. В 9 т. Т. 2. Законодательство периода образования и укрепления русского централизованного государства / отв. ред. А.Д. Горский. М.: Юридическая литература, 1985. 430 с.

за совершение преступного деяния было выявление психического отношения лица к своему противоправному деянию, воплощенного в умысле или неосторожности и отсутствии вины при случайности.

Таким образом, мы констатируем появление в Соборном Уложении 1649 года прообраза современного института невиновного причинения вреда, т. е. случая, при котором лицо не может быть привлечено к ответственности, поскольку его сознание и воля были непричастными к совершенному деянию и наступившим в результате этого последствиям.

Вместе с тем в статье 18 главы XXII Соборного уложения, где речь идет об освобождении от ответственности наездника в случае «бесхитростного» с его стороны причинения вреда пешеходу, законодатель, вероятно, не вполне четко разграничивает понятия невиновного причинения вреда (казуса) и неосторожной формы вины. На наш взгляд, в действиях наездника, который потерял управление лошадью, могла присутствовать небрежность как проявление неосторожной вины. Это могло произойти в том случае, если ездок не убедился перед поездкой в надлежащем техническом состоянии упряжи (сбруи), которая могла быть надорвана или сильно протерта, либо наездник не смог удержать лошадь в силу отсутствия у него необходимых навыков верховой езды.

В российском законодательстве более позднего периода законодатель постепенно разграничивает невиновное причинение вреда лицом, управляющим транспортным средством, и преступную небрежность со стороны ездока. В частности, в соответствии с царским указом от 3 января 1683 года устанавливалась ответственность за причинение телесных повреждений (наезд на пешеходов) в результате небрежной езды на санях по улицам Москвы¹³.

Следует отметить, что понимание законодателем невиновного причинения вреда, причиненного ездоком, получило воплощение в более поздних источниках российского права. В частности, в Сельском судебном уставе для государственных крестьян 1839 г. мы встречаем норму, в соответствии с которой причинение вреда другому лицу в результате наезда испугавшейся лошади, которую ездок не смог удержать, законодатель относит к числу случайных проступков, совершенных в результате непредвидимых обстоятельств¹⁴.

Таким образом, законодатель учитывал, что воздействие непреодолимой силы на субъективную сторону деяния устраняет вину и исключает уголовную ответственность. В данном случае мы наблюдаем определенную преемственность в российском законодательстве относительно института невиновного причинения вреда.

Таким образом, в Уложении 1649 года и Сельском судебном уставе для государственных крестьян 1839 года, по сути, раскрывается содержание внутреннего отношения лица к совершенному им противоправному

¹³ Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое с 1649 по 12 декабря 1825 года. Том II. 1676–1688. СПб.: Юридический Центр-Пресс, 2012. С. 492.

¹⁴ Устав сельский судебный для государственных крестьян // Свод законов Российской империи. Т. XII. Ч. 2. СПб., 1857. URL: <https://runivers.ru/bookreader/book388223/#page/287/mode/1up>.

деянию и к наступившим последствиям. Это позволяло правоприменительным органам, в первую очередь судам, отграничить виновное деяние от случая (казуса).

Вышеуказанные нормативные акты не допускают объективного вменения при ответственности за правонарушения в сфере транспорта. Отсутствие вины справедливо рассматривается законодателем как основание освобождения от ответственности и наказания за причиненный вред.

Важный шаг в развитии института ответственности за правонарушения в сфере транспортных отношений был сделан в XVIII в. В 1732 году был издан указ императрицы Анны Иоанновны о наказаниях лиц, нарушающих правила мирной езды. В частности, за небрежную опасную езду по улицам (лихачество), в результате которой был причинен вред другим участникам дорожного движения, предусматривалось наказание в виде битья кнутом. За неоднократное нарушение норм данного указа была предусмотрена смертная казнь. В соответствии с указом от 6 февраля 1737 года к ответственности за умышленную опасную езду могли быть привлечены как владельцы транспортного средства (конской упряжи), так и лица, непосредственно управляющие лошадьми (лакеи)¹⁵. В 1742 году в соответствии с указом императрицы Елизаветы Петровны за опасную («резвую») езду назначалось наказание в виде конфискации у нарушителя транспортного средства в пользу государства¹⁶.

В российском законодательстве XIX в. получил свое дальнейшее развитие институт ответственности за причинение вреда в результате нарушения правил передвижения конного транспорта по дорогам городов [16]. В частности, за «скорую езду» в общественных местах (на улицах, ярмарках, базарах) виновному назначался денежный штраф, а в случае причинения телесных повреждений подобной ездой правонарушитель заключался под стражу¹⁷.

По мере развития транспорта и появления новых объектов транспортной инфраструктуры в России возникает потребность в нормативном регулировании общественных отношений в сфере транспорта с целью обеспечения его безопасного функционирования.

В главе X Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года содержались нормы ответственности за транспортные правонарушения, в частности ненадлежащее содержание и порчу сухопутных, железнодорожных и речных путей, а также объектов дорожной инфраструктуры (мостов, переправ, гатей, надолбов, настилов, верстовых столбов и т. п.)¹⁸.

Целая группа статей Уложения 1845 года была посвящена ответственности за умышленное или неосторожное причинение вреда лицом, управляющим конным транспортом. К числу таких правонарушений от-

носились «неосмотрительная и непомерно скорая езда» в общественных местах, оставление без присмотра запряженных или незапряженных лошадей на улице, нарушение правил перевозки грузов конным транспортом. За вышеуказанные правонарушения ответственность нес либо субъект, управляющий лошадьми, либо хозяин разъездных лошадей. Виновный обязан был выплатить штраф и возместить ущерб, который он причинил потерпевшему своими действиями¹⁹.

Таким образом, в середине XIX в. в России был оформлен институт возмещения ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия.

ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

В научной литературе справедливо отмечается, что изучение субъективной стороны правонарушения в истории русского права вызывает серьезные трудности [17]. Многие исследователи, говоря о субъективной стороне правонарушения в русском праве, особое внимание уделяют злой воле преступника. Например, В.И. Сергеевич полагал, что деяние считалось преступным, когда в нем проявилась «злая воля человека», направленная на достижение преступной цели [18]. Именно этот фактор, по мнению исследователя, порождает ответственность субъекта за преступное деяние. Ряд исследователей полагает, что для русского законодателя эпохи XVI–XVIII вв. внутреннее отношение лица к совершенному деянию и его последствиям не имело существенного юридического значения. Неважно, намеренно ли преступник лишил жизни человека или случайно, главное, что потерпевший мертв, а следовательно, должна наступать и кара [19].

По нашему мнению, в российском законодательстве и правоприменительной практике в XVI–XVIII вв. внутренняя субъективная сторона деяния принималась во внимание при характеристике преступного деяния и назначении наказания. Проведенное нами исследование позволяет сделать вывод о том, что именно от степени преступной воли зависела общественная оценка опасности совершаемого деяния. Именно поэтому проявленное в преступлении внутреннее отношение к содеянному, его злонамеренность начинает интересовать средневековое общество, которое пытается предупредить преступления путем применения определенных видов наказаний.

На наш взгляд, вполне обоснованной выглядит точка зрения современных исследователей русского права В.Е. Лоба и С.Н. Малахова о том, что русский законодатель начинает осознавать, что виновный не может нести ответственность только за факт причинения вреда, поэтому большое внимание уделяет отношению лица к совершаемому им деянию [20].

Следует отметить, что, хотя современные представления о правонарушении и его составе нельзя полностью переносить на аналогичные правовые явления предшествующего исторического периода, мы сочли возможным при изучении процесса закрепления в российском законодательстве юридического значения внутреннего отношения лица к совершенному деянию и его последствиям использовать такое понятие

¹⁵ Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Т. 10. 1737–1739. СПб.: Тип. 2-го Отделения Собственной Его Императорского Величества канцелярии, 1830.
URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/search.php?part=46®im=3.

¹⁶ См. 15.

¹⁷ См. 14.

¹⁸ Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб.: В Типографии Второго Отделения Собственной его Императорского Величества канцелярии, 1845. С. 571–576.
URL: <https://dlib.rsl.ru/viewer/01002889696#?page=578>.

¹⁹ См. 18.

современного правоведения, как субъективная сторона правонарушения, включающее в себя форму вины, мотив и цель правонарушения.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫВОДЫ

У законодателя и правоприменителя в XVI–XVIII вв. окончательно складывается понимание того факта, что правонарушением можно считать только такие действия субъекта, в которых воплотились его сознание и воля. Вина стала пониматься не как сопричастность к деянию, наносящему вред другому лицу или обществу, а как определенное состояние правонарушителя, связанное с его душевной и мыслительной деятельностью. Основанием отграничения преступного и наказуемого деяния от непроступного и ненаказуемого становится способность субъекта оценивать свое поведение и руководить своими действиями

В российском законодательстве начиная с Соборного уложения 1649 года окончательно закрепляется принцип виновной ответственности, в том числе в отношении правонарушений на транспорте. В отличие от современного законодательства, в источниках русского права XVI–XVII вв. ответственность без вины владельца транспортного средства (источника повышенной опасности) не допускалась. В законодательстве XVI–XVII вв. не всегда рельефно проводилось различие между неосторожной формой вины и невиновным причинением вреда (казусом).

Важным достижением российского законодательства XVII–XIX вв. стало постепенное выделение в самостоятельный элемент субъективной стороны преступления и нормативное закрепление основных ее признаков: вины, мотива, цели противоправного деяния.

Памятники российского права свидетельствуют о том, что общественная практика виновного вменения сложилась значительно раньше, чем развернутое законодательное закрепление и доктринальная разработка принципа ответственности за вину.

История развития российского законодательства позволяет сделать вывод о постоянном совершенствовании нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Изменялась не только диспозиция нормы, но и санкция, которая постепенно приобретала весьма суровое с точки зрения карательного содержания значение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Будзинский С.М. Начала уголовного права. Варшава: тип. И. Яворского, 1870. 376 с.
2. Ферри Э. Уголовная социология. М.: ИНФРА-М, 2014. 658 с.
3. Утевский Б.С. Вина в советском уголовном праве. М.: Государственное издательство юридической литературы, 1950. 319 с.
4. Денисов Ю.А. Общая теория правонарушения и ответственности (социологические и юридические аспекты). Л.: Ленинградский университет, 1983. 142 с.
5. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию

- транспортных средств. М.: Юриспруденция, 2011. 182 с.
6. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. 278 с.
7. Семенов В.Р. Транспортные преступления в истории российского уголовного права // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2. С. 109–112.
8. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 404 с.
9. Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2021. Т. 16. № 4. С. 83–109.
10. Медведев Е.В. Вина в составах транспортных преступлений // Транспортное право. 2019. № 4. С. 30–32.
11. Проценко С.В. Исторический анализ норм о транспортных правонарушениях в памятниках права XVI–XVII вв. // Российский следователь. 2009. № 7. С. 36–40.
12. Борзых С.А. Исторический аспект уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2014. № 1. С. 132–138.
13. Никитина Н.В. Посягательство на транспортные средства как отдельный вид преступления против собственности: история вопроса и современная проблематика // Вестник Московского института государственного управления и права. 2017. № 3. С. 54–57.
14. Головкин В.В. Развитие ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в отечественном уголовном праве (от Соборного уложения 1649 г. до Уголовного кодекса РСФСР 1960 г.) // Научный вестник Омской Академии МВД России. 2009. № 3. С. 11–13.
15. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М.: Проспект, 2019. 256 с.
16. Алексеева Л.А. Историко-правовые аспекты становления безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1. С. 16–20.
17. Георгиевский Э.В., Кравцов Р.В. Субъективные элементы и признаки состава преступления в уголовном праве Древнерусского государства // Сибирский юридический вестник. 2013. № 2. С. 64–68.
18. Сергеевич В.И. Лекции и исследования по древней истории русского права. М.: Зерцало, 2004. 488 с.
19. Петров И.В. Государство и право древней Руси. СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2003. 413 с.
20. Лоба В.Е., Малахов С.Н. Уголовное право Древней Руси XI–XII вв. (по данным Русской Правды). Армавир: АГПА, 2011. 175 с.

REFERENCES

1. Budzinskiy S.M. *Nachala ugovolnogo prava* [The beginnings of criminal law]. Varshava, tip. I. Yavorskogo Publ., 1870. 376 p.

2. Ferri E. *Ugolovnaya sotsiologiya* [Criminal Sociology]. Moscow, INFRA-M Publ., 2014. 658 p.
3. Utevskiy B.S. *Vina v sovetskom ugolovnom prave* [Guilt in Soviet Criminal Law]. Moscow, Gosudarstvennoe izdatelstvo yuridicheskoy literatury Publ., 1950. 319 p.
4. Denisov Yu.A. *Obshchaya teoriya pravonarusheniya i otvetstvennosti (sotsiologicheskie i yuridicheskie aspekty)* [General theory of offense and responsibility (sociological and legal aspects)]. Leningrad, Leningradskiy universitet Publ., 1983. 142 p.
5. Isaev N.I. *Ugolovnaya otvetstvennost za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsiyu transportnykh sredstv* [Criminal liability for violation of traffic rules and vehicle operation]. Moscow, Yurisprudentsiya Publ., 2011. 182 p.
6. Tyazhkova I.M. *Neostorozhnye prestupleniya s ispolzovaniem istochnikov povyshennoy opasnosti* [Reckless crimes using sources of increased danger]. Sankt Petersburg, Yuridicheskiy tsentr Press Publ., 2002. 278 p.
7. Semenov V.R. Transport crimes in the history of Russian criminal law. *Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Lukyanova*, 2018, no. 2, pp. 109–112.
8. Korobeev A.I. *Transportnye prestupleniya* [Transport crimes]. Sankt Petersburg, Yuridicheskiy tsentr Press Publ., 2003. 404 p.
9. Zaykova S.N. Administrative and legal support of transport security in the history of Russian legislation. *Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiyskoy akademii nauk*, 2021, vol. 16, no. 4, pp. 83–109.
10. Medvedev E.V. Guilt in constituent elements of transport crimes. *Transportnoe pravo*, 2019, no. 4, pp. 30–32.
11. Protsenko S.V. Historical Analysis of the Norms on Transport Offenses in the Monuments of Law of the 16th - 17th Centuries. *Rossiyskiy sledovatel*, 2009, no. 7, pp. 36–40.
12. Borzykh S.A. Historical aspect of criminal liability for violation of traffic rules. *Vestnik Tyumenskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii*, 2014, no. 1, pp. 132–138.
13. Nikitina N.V. Encroachment on vehicles as a separate type of crime against property: history and contemporary issues. *Vestnik Moskovskogo instituta gosudarstvennogo upravleniya i prava*, 2017, no. 3, pp. 54–57.
14. Golovko V.V. Development of liability for violation of rules providing for safe functioning of transport in Russian criminal law (from council code of 1649 to criminal code of RSFSR of 1960). *Nauchnyy vestnik Omskoy Akademii MVD Rossii*, 2009, no. 3, pp. 11–13.
15. Chuchayev A.I., Pozharskiy A.Yu. *Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika* [Transport crimes: concept, types, characteristics]. Moscow, Prospekt Publ., 2019. 256 p.
16. Alekseeva L.A. Historical and legal aspects of the development of road safety. *Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya*, 2021, no. 1, pp. 16–20.
17. Georgievskiy E.V., Kravtsov R.V. Subjective elements and features of the corpus delicti in the criminal law of ancient Russia. *Sibirskiy yuridicheskiy vestnik*, 2013, no. 2, pp. 64–68.
18. Sergeevich V.I. *Lektsii i issledovaniya po drevney istorii russkogo prava* [Lectures and Research on the Ancient History of Russian Law]. Moscow, Zertsalo Publ., 2004. 488 p.
19. Petrov I.V. *Gosudarstvo i pravo drevney Rusi* [State and law of ancient Russia]. Sankt Petersburg, Izd-vo Mikhaylova V.A. Publ., 2003. 413 p.
20. Loba V.E., Malakhov S.N. *Ugolovnoe pravo Drevney Rusi XI-XII vv. (po dannym Russkoy Pravdy)* [Criminal law of Ancient Rus XI-XII centuries (according to Russian Pravda)]. Armavir, AGPA Publ., 2011. 175 p.

SUBJECTIVE ASPECT OF TRANSPORT OFFENSES IN THE RUSSIAN LEGISLATION OF THE XVI–XIX CENTURIES

© 2021

A.N. Skvoznikov, PhD (History), Associate Professor,
assistant professor of Chair “Theory and History of State and Law”
Togliatti State University, Togliatti (Russia)

Keywords: transport offenses; subjective aspect of an offense; guilt; intent; negligence; tortious injury.

Abstract: The constant need of researchers for the advanced study of the problems of guilt and responsibility is caused both by the tasks of improving legislation and law enforcement practice and the variability of people’s ideas about the grounds, limits, forms, and purposes of personal responsibility, and ideas reflecting the actual process of the historical development of social relations and the practice of their legal regulation. Using the methods of historical-legal and comparative-legal analysis, the author studied the activity of the legislator on distinguishing the intent and negligence as two forms of guilt when committing transport offenses, as well as differentiating between guilty infliction of harm and an incident. The author concluded that in the sources of Russian law of the 16th–19th centuries, the legislator strongly focuses on the internal (subjective) attitude of a person to a committed offense and its consequences, including transport offenses. The discovery and consideration of such signs of the subjective aspect of an act as guilt, motive, and purpose significantly influenced the act classification and the punishment appointment or led to release from liability due to the absence of the subjective aspect of an offense (guilt) as one of the elements of a crime. The study shows how the legislator considered the influence of a person’s subjective attitude to the committed act when establishing legal responsibility. The research indicates that a comprehensive understanding of guilt as an integral characteristic of a wrongful act, covering the relations between consciousness and will of a person both with the objective properties of own actions and its public assessment, began to develop in Russian law in the 17th century.