

Честнов Николай Евгеньевич

соискатель кафедры уголовного права
Военного университета Минобороны России**ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ
УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВОЕННОСЛУЖАЩИХ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ КОРАБЛЕВОЖДЕНИЯ****Аннотация:**

В статье дана общая характеристика порядка кораблевождения и определены подходы к его правовому регулированию, рассматриваются становление и развитие военно-уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил кораблевождения.

Ключевые слова:

правила кораблевождения, правовое регулирование, вождение и эксплуатация кораблей, безопасные условия кораблевождения.

Chestnov Nicholay Evgenievich

PhD applicant, Criminal Law Department,
Military University of the Defense Ministry of Russia**LEGAL GROUNDS OF SERVICEMEN'S
CRIMINAL LIABILITY
FOR VIOLATION OF THE RULES OF
MARINE NAVIGATION****Summary:**

The article provides general description of the order of marine navigation and defines approaches to its legal regulation. The author discusses development of the military criminal law concerning liability for violations of the navigation rules.

Keywords:

rules of navigation, legal regulation, navigation and maintenance of ships, safe conditions of navigation.

Правовое регулирование кораблевождения осуществляется как международным, так и российским законодательством, а также ведомственными нормативными правовыми актами.

Рассматривая историю института уголовной ответственности за нарушение правил кораблевождения в непосредственной связи с историей развития уставных требований к военно-морской службе, используя признак историко-правового подхода и политико-правового устройства государства, выделим несколько этапов становления и развития военно-уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил кораблевождения:

Первый этап (1606–1720) характеризуется разработкой законодательства о военно-морской службе и применением его в созданном Петром Великим российском флоте.

Первое упоминание о подобных нормативных требованиях встречается в «Уставе ратных, пушечных и других дел, касающихся до военной науки», написанным Онисимом Михайловым в 1606–1621 гг. [1].

В 1699 г. капитаном корабля «Орел» голландцем Д. Бутлером в Посольский приказ было представлено «Корабельного строя письмо», содержащее фактически правила корабельной службы, известные также как «Артикульные статьи». «Корабельного строя письмо» основывалось на статьях/нормах голландского Морского устава. Большая часть статей этого документа была направлена на поддержание корабля в боевой готовности и определение задач экипажа в бою.

Позднее в России появился новый документ, получивший название «Пять морских регламентов». Его доподлинное содержание неизвестно, как и сведения о дате издания этого, по существу, первого морского устава. Известно, что он был написан на основе сборника морского права под названием «Олеронские свитки», или «Олеронские законы», но значительно дополнен и переосмыслен. В дальнейшем требования к военно-морской службе нашли отражение в инструкции «О порядке морской службы» (1696), «Правилах службы на судах» (1698), «Корабельного строя письме» («Артикульные статьи») (1699), «Инструкциях и артикулах военных Российскому флоту» (1710) и др. [2].

Второй этап (1720–1797) характеризуется принятием Устава морского и применением во флоте Российской империи.

Морской устав стал основой для повседневной и боевой службы моряков тогдашнего регулярного ВМФ России, флота героической эпохи Петра Великого. Некоторые положения первого Морского устава оказались настолько жизненными, что на протяжении всей истории русского и советского ВМФ они остались почти без изменения.

Третий этап (1797–1917) характеризуется совершенствованием и принятием новых уставных документов, регламентирующих деятельность ВМФ, их применением во флоте Российской империи. В 1797 г. был опубликован новый Устав военного флота, существенным образом отличавшийся от петровского. Основные изменения коснулись тактики ведения боя и отражали специфику

британской военно-морской мысли. В 1851 г. был отдельно издан Свод морских уголовных постановлений, состоящий из двух книг: «О преступлениях и наказаниях» и «О военном суде» [3].

В 1867 г. вводится Военно-морской судебный устав, который заменил кн. 2 Свода морских уголовных постановлений (1851). В 1868 г. вводится Военно-морской устав о наказаниях взамен кн. 1 Свода морских уголовных постановлений (1851). В целом же кодификация была полностью окончена лишь в 1886 г.

Нормы наказания за нарушение кораблевождения в Военно-морском уставе о наказаниях (1868) были связаны с нарушением правил военно-корабельной службы чинами, служащими на флоте. Всего Военно-морской устав о наказаниях состоял из 326 статей, содержащих составы воинских преступлений, адаптированных применительно к военно-морской службе, а также дополнительно около 39 специальных составов военно-морских преступлений.

Четвертый этап (1917–1991) характеризуется разработкой и принятием уставных документов, регламентирующих деятельность ВМФ в период после революции 1917 г. и в советский период, а также их правоприменением. В течение 1917–1918 гг. в ВМФ действовали уставные документы, принятые ранее в Российской империи. Первые уставы Советской армии и ВМФ были введены в действие в 1918–1919 гг. В 1921 г. был введен Морской дисциплинарный устав, в большей части сохранивший неизменными общие положения Дисциплинарного устава Красной армии (введенного с января 1919 г.) и учитывающий лишь специфику военно-морской службы.

Первый корабельный устав Советского ВМФ, утвержденный наркомом по военным и морским делам М.В. Фрунзе, был введен в действие 25 мая 1925 г. и назывался «Устав корабельной службы РККФ». В нем нашли отражение идеи о защите страны и повышении боеспособности армии и флота. Устав соответствовал положениям первой Конституции РСФСР (1918). До Великой Отечественной войны, в связи с развитием оружия и технических средств ВМФ, он дважды перерабатывался и переиздавался – в 1932 и 1940 гг.

Содержание каждой новой версии устава, его дух отражали фактическое состояние ВМФ, а также новые условия вооруженной борьбы на море. В их основе лежал опыт, полученный в ходе боевых действий в период Великой Отечественной войны, появление новых классов кораблей, видов оружия и средств вооруженной борьбы на море, выход кораблей ВМФ в Мировой океан, изменения в тактике и оперативном искусстве, организационно-штатной структуре соединений и кораблей и многое другое.

В конце 1980-х гг. вновь назрела необходимость в принципиальном пересмотре некоторых положений действующего Корабельного устава. В 1986 г. появилось второе издание Корабельного устава (1978). Однако быстро меняющаяся обстановка требовала включения в него большого количества новых дополнений и изменений.

Пятый этап (1991 – по настоящее время) характеризуется принятием уставных документов, регламентирующих деятельность ВМФ в период новейшей истории России.

Важно отметить, что фактически в течение 10 лет после распада СССР и изменения политического устройства нашей страны действовали уставные документы ВМФ, относящиеся к советскому периоду. Только лишь 1 сентября 2001 г. приказом ГК ВМФ № 350 был введен в действие новый Корабельный устав, действующий в настоящее время. В ходе изменений подверглись коррекции многие разделы и отдельные статьи Корабельного устава (1978), некоторые из них были даны совершенно в новой трактовке. Однако общая преемственность по отношению еще к первому – петровскому уставу, безусловно, сохранилась.

В настоящее время Корабельный устав ВМФ России не только регулирует внутреннюю жизнь и порядок службы на кораблях и судах ВМФ, других войск, воинских формирований и органов, но, по существу, является сводом кодифицированных морских обычаев и традиций [4].

В соответствии с требованиями ст. 18 Закона СССР «Об уголовной ответственности за воинские преступления» (1958) и ст. 254 УК РСФСР (1960) нарушение правил кораблевождения наказывалось лишением свободы на срок от трех до десяти лет.

Указанные нормы действовали до 1 января 1997 г. – момента начала вступления в юридическую силу УК РФ (1996). Согласно УК РФ за нарушение правил кораблевождения была установлена уголовная ответственность по ст. 352, которая предусматривает максимальную санкцию наказания – до 7 лет лишения свободы.

Согласно ст. 254 УК СССР (1960) предусматривалась только ответственность за нарушение правил кораблевождения, повлекшее гибель или серьезные повреждения корабля, человеческие жертвы или иные тяжкие последствия. Санкция этой статьи предусматривала такое же уголовное наказание, как и санкция ст. 352 УК РФ (1996), – лишение свободы на срок от трех до десяти лет. Отсутствие ответственности за нарушение правил эксплуатации корабля в УК СССР (1960), по мнению автора, являлось правовым пробелом рассматриваемой нормы. Согласно законодательным изменениям от 8 декабря 2003 г., санкция ст. 352 УК РФ была изменена – максимальный срок лишения свободы был уменьшен до семи лет.

Проведенный анализ исторических изменений свидетельствует, что на всем протяжении становления ВМФ в России его развитие непосредственно сопровождалось совершенствованием норм, как обеспечивающих безопасные условия кораблевождения, так и регламентирующих уголовную ответственность за их нарушение. В новейшей истории России ответственность за нарушение правил кораблевождения отражена в ст. 352 УК РФ (1996) [5].

Ссылки:

1. Устав Морской от 13 апреля 1720 года [Электронный ресурс]. URL: http://flot.com/law/ustav_korabelny/1720 (дата обращения: 15.06.2016).
2. Свод морских уголовных постановлений : в 2 кн. СПб., 1851.
3. Там же.
4. Корабельный устав ВМФ. Ст. 133.
5. О воинской обязанности и военной службе : федер. закон от 28 марта 1998 г. № 53-ФЗ (ред. от 15 февр. 2016 г.) // Собрание законодательства РФ. 1998. № 13. Ст. 1475.

References:

Code of Criminal maritime regulations: in 2 books 1851, St. Petersburg, (in Russian).

Marine Charter of April 13, 1720 2016, viewed 15 June 2016, <http://flot.com/law/ustav_korabelny/1720>, (in Russian).