

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

Уповор И.В. Борьба с хищениями на железнодорожном транспорте в советском государстве: уголовно-правовой аспект // Академия педагогических идей «Новация». – 2018. – № 01 (январь). – АРТ 19-эл. – 0,3 п. л. – URL: <http://akademnova.ru/page/875548>

РУБРИКА: ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 343

Уповор Иван Владимирович

д.и.н., к.ю.н., профессор

Краснодарский университет МВД России,

г. Краснодар, Российская Федерация

**БОРЬБА С ХИЩЕНИЯМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
В СОВЕТСКОМ ГОСУДАРСТВЕ: УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Аннотация: В статье рассматриваются уголовно-правовые меры противодействия хищениям на железнодорожном транспорте в период функционирования советского государства (1917-1991 гг.). Анализируются уголовные кодексы РСФСР (1922, 1926 и 1960 гг.), другие законодательные акты в данной сфере общественных отношений, выявляется позиция советского законодателя и основные этапы ее эволюции.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, советское государство, хищения, кража, ответственность, квалифицирующий признак, кодекс.

Uporov Ivan Vladimirovich

Doctor of History, Candidate of Law, Professor

Krasnodar University of MIA of Russia,

Krasnodar, Russian Federation

FIGHT AGAINST PURIFICATION ON RAILWAY TRANSPORT IN THE SOVIET STATE: CRIMINAL-LEGAL ASPECT

Annotation: The article deals with criminal law measures of counteraction to theft on railway transport during the functioning of the Soviet state (1917-1991). The criminal codes of the RSFSR (1922, 1926 and 1960), other legislative acts in this sphere of social relations are analyzed, the position of the Soviet legislator and its evolution are revealed.

Keywords: railway transport, the Soviet state, embezzlement, theft, responsibility, qualifying sign, code.

В первые годы после Октябрьской революции 1917 г. советский законодатель не выделял железнодорожный транспорт как особое место совершения хищения чужого имущества, соответственно действовали общие нормы уголовного права, которые регулировали ответственность за хищения. В этой связи нужно заметить, что соответствующие составы хищений по сравнению в уголовном правом Российской империи были предельно упрощены. Тем не менее в первом советском УК РСФСР 1922 г. [1] уже обозначается кража из вагона. При этом сама кража определена как тайное похищение имущества, находящегося в обладании, пользовании или ведении другого лица или учреждения (ст. 180). Ответственность за совершение кражи определялась на следующих основаниях: а) кража у частного лица без применения каких-либо технических приемов (простая кража) – карается принудительными работами на срок до шести месяцев или лишением свободы на шесть месяцев; б) кража с применением орудий или инструментов, или других технических приспособлений и приемов, или

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

когда она совершена лицом занимающимся кражами как профессией, или когда похищенное было заведомо необходимым средством существования потерпевшего, или же когда она совершена по предварительному соглашению с другими лицами (квалифицированная кража) – карается лишением свободы со строгой изоляцией на срок до двух лет; в) кража лошадей или крупного рогатого скота у трудового земледельческого населения – карается лишением свободы на срок не ниже двух лет; г) простая кража из государственных или общественных складов и учреждений – карается лишением свободы на срок до одного года или принудительными работами на тот же срок; д) простая кража из государственных или общественных учреждений и складов или из вагонов, пароходов, барж и других судов и совершенная лицом, имеющим в силу своего служебного положения доступ в таковые, – карается лишением свободы на срок не ниже одного года; е) простая кража из государственных или общественных учреждений и складов, из вагонов и судов, совершаемая лицом, которому поручено заведование таковыми или их охрана – карается лишением свободы на срок не ниже двух лет со строгой изоляцией; ж) квалифицированная кража, совершенная из государственных учреждений, складов и других хранилищ, – карается лишением на срок не ниже двух лет со строгой изоляцией; з) хищение из государственных складов, вагонов, судов и др. хранилищ, производившееся систематически или совершенное ответственными должностными лицами или в особо крупных размерах похищенного, – карается лишением свободы на срок не ниже 3 лет или высшей мерой наказания [1]. Составы грабежа, разбоя, мошенничества и присвоения также упрощены.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что советский законодатель определяет хищение из вагонов как квалифицирующий признак, при этом совершенно очевидно, что имеются в виду вагоны железнодорожного транспорта. Как видно, в первом советском уголовном законе учитывается специфика, определяемая особенностью железнодорожного транспорта. Принятый после образования СССР УК РСФСР 1926 г. [2] принципиальных изменений в указанные диспозиции составов хищений не внес. При этом выделяются два обстоятельства. Во-первых, достаточно четко прослеживается разделение имущества на личное и государственное. Во-вторых, на содержание диспозиций влияет новая стратификация общества, в которой приоритет отдается трудящимся. Вместе с тем законодатель привнес нюансы, которые имеют отношение к проблеме законодательного регулирования уголовной ответственности за хищения на железнодорожном транспорте. Так, в ст. 162 УК РСФСР указывается, что отягчающим обстоятельством при совершении кражи является хищение из вагонов, совершенное частным лицом, путем применения технических средств или по сговору с другими лицами, или неоднократно, а равно лицом, имеющим специальный доступ к этим хранилищам (помимо вагонов указаны также склады, суда и иные хранилища) [2]. Как видно, хищение без применения технических средств из хранилища (а вагон это «иное хранилище») уже не являлось квалифицирующим признаком.

В дальнейшем в советском государстве принимались отдельные законы, направленные на усиление наказания за хищения, и прежде всего государственного имущества. Так, 7 августа 1932 г. по инициативе Сталина ЦИК и СНК СССР принимают Постановление «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении

общественной (социалистической) собственности» [3], известное в народе как «закон от седьмого-восьмого» (седьмого числа восьмого месяца) и как «закон о пяти колосках». Это Постановление ЦИК и СНК СССР поражает своей жестокостью. Люди, покушавшиеся на общественную собственность, объявлялись врагами народа. За такие преступления предусматривались длительные сроки лишения свободы и расстрел. Так, в ст. 2 первого раздела этого закона указывалось: «Применять в качестве меры судебной репрессии за хищение грузов на железнодорожном и водном транспорте высшую меру социальной защиты – расстрел с конфискацией всего имущества и с заменой при смягчающих обстоятельствах лишением свободы на срок не ниже десяти лет с конфискацией имущества». Указывалось также, что к преступникам, осужденным за деяния, сформулированные в данном законе, амнистию не применять.

Этот закон, как свидетельствуют исторические источники, был принят по инициативе Сталина. 20 июля 1932 г. он направил Кагановичу письмо следующего содержания: «За последнее время участились, во-первых, хищения грузов на железнодорожном транспорте (расхищают на десятки миллионов рублей); во-вторых, хищения кооперативного и колхозного имущества. Хищения организуются главным образом кулаками (раскулаченными) и другими антисоветскими элементами, которые стремятся расшатать наш новый строй. По закону эти господа рассматриваются как обычные воры, получают 2–3 года тюрьмы (формальной), а на деле через 6–8 месяцев амнистируются. Подобный режим для этих господ... только поощряет их по сути дела настоящую контрреволюционную работу. Терпеть такое положение немыслимо. Предлагаю издать закон (в изъятие или отмену существующих законов),

который позволял бы: а) приравнять по своему значению железнодорожные грузы, колхозное имущество и кооперативное имущество к имуществу государственному; б) карать за расхищение (воровство) имущества указанных категорий минимум 10 годами заключения, а, как правило, – смертной казнью; в) отменить применение амнистии к преступникам такой “профессии” (эти формулировки и составили основу соответствующего правового акта). В заключение письма указывалось: «Без этих (и подобных им) драконовских социалистических мер невозможно установить новую общественную дисциплину, а без такой дисциплины – невозможно отстоять и укрепить наш новый строй. Я думаю, что с изданием такого закона нельзя медлить» [4, с. 115]. Мы оставляем в стороне морально-политическую оценку этого акта.

Нам важно заметить, что на высшем властном уровне констатируется проблема хищений на железнодорожном транспорте. Не случайно в первом же пункте постановления указывается: «Приравнять по своему значению грузы на железнодорожном и водном транспорте к имуществу государственному и всемерно усилить охрану этих грузов». В марте 1933 г. Президиум ЦИК СССР принял закрытое постановление об итогах применения закона. В этом документе, в частности, говорилось о том, что «дела о мелких единичных кражах общественной собственности, совершенных трудящимися из нужды, по неосознанности и при наличии других смягчающих обстоятельств, разрешать на основании соответствующих статей УК союзных республик (ст. 51 УК РСФСР) и соответствующих статей других союзных республик». Кроме того, Верховный суд СССР вынес решение, по которому все жалобы в отношении лиц, осужденных по закону от 7 августа 1932 г., не должны «приниматься

Верхсудом СССР и его коллегиями и должны быть немедленно отосланы в адрес начальника мест лишения свободы для дальнейшего направления в комиссию» (в исправительно-трудовых учреждениях были созданы специальные комиссии для рассмотрения таких жалоб). Такой же порядок был распространен на все другие кассационно-надзорные инстанции [4, с. 115]. В 1933–1934 гг. издаются новые законы, направленные на усиление уголовно-правовой ответственности за хищения. Так, 16 февраля 1933 г. СНК СССР принимает постановление «О мероприятиях по усилению борьбы с хищениями и растратами в государственных и кооперативных торговых предприятиях» [5]. В июле следующего года ЦИК и СНК СССР принимает постановление «О дополнении уголовных кодексов союзных республик статьей об ответственности за обворовывание потребителя и обман советского государства» [6], а СНК СССР – постановление «О борьбе с расхищениями денежных доходов на железнодорожном транспорте» [7]. Как видно, вновь акцентируется внимание на проблеме хищений в сфере железнодорожного транспорта, но теперь уже речь идет не о кражах и грабежах, а о мошенничестве и злоупотреблении служебным положением.

Послевоенный период с 1945 по 1953 г. был отмечен двумя законами: 4 июня 1947 г. был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» [8]. Тогда же, 4 июня 1947 г., был принят и Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об усилении охраны личной собственности граждан» [9]. В обоих указах, по сравнению с действовавшим тогда уголовным законодательством, регулирующим ответственность за хищения имущества (УК РСФСР 1926 г.) более тщательно с юридической точки зрения были разработаны составы соответствующих преступлений и

значительно усилено наказание. Однако упоминания о железнодорожном транспорте в этих законах нет. В 1958 г. принимаются Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик. Они ознаменовали собой крупный шаг на пути укрепления законности. После этого началась реформа республиканских УК 1959–1961 гг. В РСФСР Уголовный кодекс был принят в 1960 г. [10], где составы хищений несколько изменились. Так, кража, как вид преступного деяния, имела в двух видах: кража как тайное похищение государственного или общественного имущества (ст. 89 УК РСФСР) и кража как тайное похищение личного имущества граждан (ст. 144 УК РСФСР). Аналогично регулировались составы и по другим формам хищений. При различии названий содержание диспозиций этих норм закона было тождественным, однако наказание более жесткое предусматривалось за совершение кражи государственного или общественного имущества. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что количество квалифицирующих признаков в составах хищений заметно поубавилось, в том числе было исключено какое-либо упоминание о железнодорожном (равно и о любом другом) виде транспорта. Мы можем предположить, что в результате усиления борьбы с преступностью в послевоенное время (в том числе под воздействием законов об усилении наказаний за хищения) ситуация с хищениями в сфере железнодорожного транспорта несколько улучшилась.

В 1960–1982 гг. произошли некоторые изменения в законодательстве, регулирующем уголовную ответственность за преступления против социалистической и личной собственности граждан. Анализ этих законодательных актов свидетельствует о том, что усиление уголовной ответственности происходило не столько путем изменения санкций (верхние

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

пределы санкций вообще не повышались), сколько путем введения новых квалифицирующих признаков, отражающих повышенную опасность некоторых видов посягательств. К ним относились (помимо известных ранее) такие квалифицирующие признаки, как совершение преступления лицом, уклоняющимся от общественно полезного труда; совершение кражи «с применением технических средств»; «кража, причинившая крупный ущерб потерпевшему». В 1982 г. были существенно изменены и дополнены Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик, что потребовало внесения соответствующих изменений и в республиканские уголовные кодексы. Речь прежде всего идет об указах Президиума Верховного Совета СССР от 26 июля 1982 г. «О дальнейшем совершенствовании уголовного и исправительно-трудового законодательства» [11] и от 15 октября 1982 г. «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты СССР» [12]. Именно на этой правовой основе 3 декабря 1982 г. Президиумом Верховного Совета РСФСР был принят Указ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР», закрепивший новую редакцию свыше половины всех статей УК и в том числе редакций статей 89 и 144 УК РСФСР, где впервые называется квалифицирующий признак кражи – совершение «с проникновением в помещение или иное хранилище либо жилище». Хищение из вагонов квалифицировалось по этому признаку. В дальнейшем до распада СССР в 1991 г. в советском уголовном праве изменений в части ответственности за хищения на железнодорожном транспорте не наблюдалось.

Список использованной литературы:

1. УК РСФСР 1922 г. // История уголовного законодательства советского государства (1917–1991 гг.): Сб. правовых актов / Сост. И.В. Упоров и др. Краснодар, 2000. С. 28–73.
2. УК РСФСР 1926 г. // История уголовного законодательства советского государства (1917–1991 гг.): Сб. правовых актов / Сост. И.В. Упоров и др. Краснодар, 2000. С. 74–133.
3. Постановление ЦИК и СНК СССР от 07.08. 1932 г. «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной (социалистической) собственности». // СЗ СССР. 1932. № 62.
4. Зеленин И.Е. «Закон о пяти колосках»: разработка и осуществление // Вопросы истории. 1999. № 1. С. 101-123.
5. Постановление СНК СССР от 16.02. 1933 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с хищениями и растратами в государственных и кооперативных торговых предприятиях» // СЗ СССР. 1933. № 13. Ст. 176.
6. Постановление ЦИК и СНК ССР от 25.07.1934 г. «О дополнении уголовных кодексов союзных республик статьей об ответственности за обворовывание потребителя и обман советского государства» // Известия ВЦИК СССР. 1934. 6 августа.
7. Постановление СНК СССР от 28.07. 1934 г. «О борьбе с расхищениями денежных доходов на железнодорожном транспорте» // СЗ СССР. 1934. № 40. Ст.320.
8. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 04.06.1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» // СЗ СССР. 1947. № 14.
9. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 04.06.1947 г. «Об усилении охраны личной собственности граждан» // Ведомости Верховного Совета СССР. 1947. № 19.
10. УК РСФСР 1960 г. // История уголовного законодательства советского государства (1917–1991 гг.): Сб. правовых актов / Сост. И.В. Упоров и др. Краснодар, 2000. С. 154–247.
11. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26.07.1982 г. «О дальнейшем совершенствовании уголовного и исправительно-трудового законодательства» // Ведомости Верховного Совета СССР. 1982. № 30. Ст. 572.
12. Указ Президиума Верховного Совета СССР 15.10. 1982 г. «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты СССР» // Ведомости Верховного Совета СССР. 1982. № 42. Ст. 793.

Дата поступления в редакцию: 12.01.2018 г.

Опубликовано: 17.01.2018 г.

© Академия педагогических идей «Новация», электронный журнал, 2018

© Упоров И.В., 2018