

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАК НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОЙ ПОЛИЦИИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В XVIII В. (К 300-ЛЕТИЮ РОССИЙСКОЙ ПОЛИЦИИ)

ENSURING ROAD SAFETY AS THE DIRECTION OF THE CITY POLICE OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE XVIII CENTURY (TO THE 300TH ANNIVERSARY OF THE RUSSIAN POLICE)

A. Zhurov
N. Shingareva

Summary. The article is devoted to the legal regulation of road safety in the cities of the Russian empire in the XVIII century, as one of the functions of the domestic city police. It provides an overview and analysis of regulatory legal acts in this area, examines the competences of police officials, highlights the system of penalties imposed by Russian legislation for traffic violations in cities.

Keywords: city police, road safety, general master of police, horse-drawn transport, police station.

Журов Андрей Николаевич

К.и.н., доцент, Московский университет МВД России
имени В. Я. Кикотя;
zhurov67@mail.ru

Шингарева Наталья Викторовна

К.ю.н., доцент, Московский университет МВД России
имени В. Я. Кикотя;
shingareva@list.ru

Аннотация. Статья посвящена правовому регулированию обеспечения дорожной безопасности в городах Российской империи в XVIII в., как одной из функций отечественной городской полиции. В ней дается обзор и анализ нормативных правовых актов в этой сфере, рассматриваются компетенции полицейских чиновников, освещается система наказаний, установленных российским законодательством за нарушения правил движения в городах.

Ключевые слова: городская полиция, безопасность дорожного движения, генерал-полицейстер, гужевой транспорт, полицмейстерская канцелярия, «скорая езда».

Полиция Российской империи, образованная указом Петра I 25 мая 1718 г. в Санкт-Петербурге (300-летие создания которой наша страна отметила в 2018 г.), осуществляла разнородные функции, связанные не только с охраной правопорядка, борьбой с преступностью, но и с организацией и деятельностью в целом всего сложного городского хозяйства. Можно сказать, что уже на заре своего появления полицейским в городах отечественного государства вменялась обязанность контролировать безопасностью дорожного движения в городской черте.

Такое внимание властей к порядку на городских улицах вызвано тем, что приблизительно с конца XVII в. мы можем наблюдать расширение отечественных городов, увеличение численности городского населения, активизацию торговой деятельности. Это приводило к увеличению количества гужевого транспорта, повышению интенсивности движения по городским улицам. Данная сфера также начинает регламентироваться правовыми актами. Следует согласиться с мнением И.В. Питеркина, что одним из первых документов в этой сфере стал Именной Указ с Боярским приговором от 20 октября 1676 г. [1, с. 31] Основное внимание уделялось ограничению въезда в Кремль как резиденцию верховной государственной власти. С этого периода начинается нормативное регулирование количества транспортных

средств в столице. До конца XVII в. принимается ряд правовых актов, установивших определенные ограничения и запреты в транспортном движении Москвы. К таким документам можно отнести указ царя Федора Алексеевича от 28 декабря 1681 г. [2, с. 367], указ от 3 января 1683 г., [3, с. 490–491], указ от 19 января 1694 г. [4, с. 172] и другие. Эти документы устанавливали наказания за нарушения предписаний, преимущественно, в виде денежных штрафов. Хотя в исключительных случаях, возможно было применение даже ссылки в Сибирь.

Однако, в конце XVII в. в России еще не существовало государственной службы, осуществлявшей охрану правопорядка. Полицейские функции выполнялись тогда караулами Стрелецкого приказа. Положение изменяется во втором десятилетии XVIII в. с образованием в новой столице Российского государства — Санкт-Петербурге регулярной полиции.

Обеспечение дорожной безопасности в Санкт-Петербурге в период преобразований Петра I было возложено на полицмейстерскую канцелярию под управлением Генерал-полицмейстера А.М. Девиера. Деятельный руководитель нового регулярного государственного органа — полиции, он занялся наведением порядка в столице, в том числе и в сфере упорядочения дорожного движения. Так, 24 января 1719 г. им объявляется имен-

ной указ о «делании... по концам улиц шлагбаумов» [5, с. 120–121], а 16 ноября 1720 г. указ, ограничивший свободу передвижения по городу на невзнузданных лошадях, Устанавливался запрет на быструю езду в столице, т.к. «...от многолюдства по улицам тем беганием чинится многим повреждение» [6, с. 264]. При этом, власти прекрасно понимали тягу русского человека к быстрой езде, которая вошла в народные поговорки, поэтому указ отнюдь не возбранял «бегать на резвых лошадях в запуски или в заклад... выезжая в ямскую слободу или по рекам, где мало людей ходит». Кроме этого, так как в строящийся город со всей страны свозились товары, в том числе и гужевым транспортом, чтобы не допускать стеснения и беспорядка на улицах, извозчикам гужевых повозок под угрозой штрафных санкций предписывалось ставить свои транспортные средства в строго установленных местах.

Быстрый рост населения Санкт-Петербурга в первой половине XVIII в. привел к значительному увеличению численности экипажей, гужевых повозок, наездников, что повлияло на интенсификацию дорожного движения. Отсутствие четкой регламентации дорожного движения и соответствующего контроля приводили к многочисленным нарушениям, оканчивавшихся зачастую физическими увечьями и смертью участников движения. Одним из наиболее частых нарушений был быстрая езда. Понятно, что в то время было достаточно трудно предложить четкие критерии организации скоростного режима перемещения по городским улицам. Поэтому, в нормативных документах использовался достаточно расплывчатый термин «скорая езда», который был зафиксирован, например, в указе от 6 февраля 1737 г. [7, с. 42–43]. Было установлено, что нарушители скоростного режима должны доставляться в полицию, где к ним применялись соответствующие санкции: к кучерам — телесные наказания, к владельцам экипажей — денежные штрафы.

Однако, несмотря на издаваемые правовые акты и достаточно строгие наказания за их нарушение, меры, направленные на обеспечение безопасности на улицах столицы серьезных положительных результатов не давали. Инициаторами неправомерной «скорой езды» выступали как сами владельцы экипажей, так и лица, арендовавшие транспорт. Зачастую, в порыве азарта, они приказывали своим извозчикам (либо, стимулируя их определенной денежной суммой) нарушать скоростной режим, что приводило к многочисленным столкновениям экипажей и человеческим жертвам. В определенной степени этому способствовала и безнаказанность самих извозчиков, определить и найти нарушителя в их среде было чрезвычайно затруднительно.

Все это было обусловлено также и малочисленностью городской полиции и, как следствие, слабым контролем

с ее стороны за дорожным движением. Поэтому, на помощь полиции в этом деле, как впрочем, и в реализации других полицейских функций, в первой половине XVIII в. активно привлекалось местное городское население, из которого составлялись отдельные караулы для охраны порядка на улицах, действовавшие в дневное время. Основной обязанностью таких обывательских караулов, в соответствии с указом от 4 декабря 1738 г. было задержание нарушителей порядка движения на улицах и доведение их в полицию [8, с. 660].

Правовые нормы, регулирующие дорожное движение на улицах Санкт-Петербурга, вскоре были распространены и на Москву [9, с. 588–589], а впоследствии и на другие крупные города империи. В соответствии с нормативными актами определяющую роль в обеспечении безопасности дорожного движения должна была играть городская полиция. Интересен и способ доведения до жителей властных предписаний: зачастую использовалось индивидуальное извещение под соответствующую подписку. Производство этих действий также возлагалось на городских полицейских.

Как указано выше, основными видами наказаний в случае нарушений порядка на городских улицах были штрафы для «благородных» сословий и телесные наказания для «подлых». В исключительных случаях к нарушителю могла быть применена ссылка на каторгу. В 1742 г. в соответствии с императорским указом была введена конфискация лошадей в пользу императорских конюшен [10, с. 13–14].

27 декабря 1752 г. генерал-полициестером Татищевым был объявлен императорский указ, в очередной раз требовавший от участников городского движения «нескорой езды». Т.к. выезды знатных особ сопровождались обычно верховыми лакеями, которые практически перекрывали движение на улицах, активно используя для этого плети, данные действия также были запрещены под угрозой телесного наказания и отсылки лакеев в рекруты «без зачета» [11, с. 759]. Кроме этого, документ фактически устанавливал приоритет движения, закрепляя обязанность уступать дорогу встречному транспорту. Правда, из сути акта не было понятно, кому будет принадлежать этот приоритет, что порождало почву для конфликтов на дорогах.

Другой, значительный нормативный акт екатеринской эпохи, — «Грамота на права и выгоды городам Российской империи», принятая в 1785 г. завершает регламентацию использования экипажей жителями городов в соответствии с социальным статусом их владельца [14, с. 368–369]. Здесь было рассмотрено использование экипажей горожанами, не являвшимися дворянами. Таким образом, приоритет движения на городских улицах

Российской империи определялся во многом по сословному принципу.

В период правления Екатерины II издается ряд нормативных актов, направленных на упорядочение владения транспортными средствами. Строго иерархичное, сословное общество требовало регулирования вопросов личного престижа, который определялся, в частности, и размером экипажа, количеством запряженных лошадей, богатством ливрей сопровождавших слуг. 1775 г. был издан манифест «Об экипажах и ливреях, какие разных классов чиновникам дозволяется иметь». Документ определял тип экипажа и разрешенное число лошадей для чиновников различных классов. Так, «3-му, 4-му, 5-му классу дозволяем ездить по городам шестернею», а «дворянам не имеющим обер-офицерского запрещается ездить по городам инако, как летом верхом или на одноколке на одной лошади» [12. с. 101]. Вопрос приоритетов был во многом решен. Также было предписано красить наемные кареты в желтый цвет [13. с. 102], что позволяло в ряде случаев идентифицировать участников и виновников дорожно-транспортных происшествий.

Во второй половине XVIII в. в крупных городах Российской империи начинается разделение транспортных и пешеходных потоков, что представляло собой новый элемент в организации дорожного движения. Это обязывало, в частности, участников транспортного движения «на улицах становиться карета за каретою, а рядом двух

карет отнюдь не становиться», для хождения пешеходов подле домов положены большие камни, то на иных камнях отнюдь не становиться ж, дабы тем не мешать ходить пешим» [15. с. 45].

В 1794 г. извозчикам Санкт-Петербурга стали выдаваться специальные жетоны, на которых было указано два номера: один обозначал принадлежность извозчика к конкретному району города, а другой являлся его личным номером. Это позволило полиции лучше идентифицировать участников движения, более оперативно разыскивать виновников дорожных происшествий. Кроме этого, за полицией были закреплены полномочия по проверке технического состояния и исправности экипажей [10. с. 16].

В целом, за XVIII в. было принято более 30 нормативных актов, так или иначе связанных с регулированием дорожного движения в городах Российской империи. Хотя, необходимо отметить, что издаваемые в этот период правовые документы в этой сфере, носили в целом бессистемный и нерегулярный характер. К концу XVIII — началу XIX вв. вызревает необходимость более масштабного и подробного правового регулирования сферы дорожного движения и обеспечения порядка, и безопасности на городских улицах. Это было реализовано уже в 1812 г. изданием Наставления старостам извозничьим и извозчикам, которое по справедливому утверждению Г.П. Рифицкого, стало предтечей современных Правил дорожного движения [10. с. 21].

ЛИТЕРАТУРА

1. Питеркин И. В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII — первой трети XX вв. Историко-правовой аспект. Дисс. . . канд. юрид. наук. С.-Пб., 1997.
2. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года: [Собрание 1-е.]. (далее ПСЗ). Т. 2. СПб., 1830. № 902.
3. ПСЗ. Собр. 1. Т. 2. СПб., 1830. № 984.
4. ПСЗ. Собр. 1. Т. 3. СПб., 1830. № 1482.
5. ПСЗ. Собр. 1. Т. 6. СПб., 1830. № 3494.
6. ПСЗ. Собр. 1. Т. 6. СПб., 1830. № 3676.
7. ПСЗ. Собр. 1. Т. 10. СПб., 1830. № 7170.
8. ПСЗ. Собр. 1. Т. 10. СПб., 1830. № 7695.
9. ПСЗ. Собр. 1. Т. 11. СПб., 1830. № 8530.
10. Рифицкий Г. П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность: учебно-практическое пособие. М., 2005.
11. ПСЗ. Собр. 1. Т. 13. СПб., 1830. № 10065.
12. ПСЗ. Собр. 1. Т. 13. СПб., 1830. № 14290.
13. ПСЗ. Собр. 1. Т. 13. СПб., 1830. № 14291.
14. ПСЗ. Собр. 1. Т. 22. СПб., 1830. № 16188.
15. Рифицкий Г. П. Автомобильно-дорожный комплекс России и безопасность движения. Часть I, 1917–1935 гг. М., 1997 г.

© Шингарева Наталья Викторовна (shingareva@list.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»