

*В.Н. Самедова,  
студент 3 курса  
напр. «Технология  
транспортных процессов»,  
e-mail: vary\_fox@mail.ru,  
О.В. Самедова,  
заведующая ИБС ИКЦ  
Библиотечного комплекса  
e-mail: ksusam@mail.ru,  
науч. рук.: Ю.Н. Баранов,  
д.т.н, доц.,  
ОГУ имени И.С. Тургенева,  
г. Орел*

## **ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА КАК ОСНОВА ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

### **THE HISTORY OF DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN TRANSPORT LAW AS A BASIS FOR INFORMATION SECURITY**

**Аннотация:** в данной статье представлена история становления правовых норм воздушного, железнодорожного, морского, автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

**Ключевые слова:** история, транспорт, право, транспортное законодательство, история транспортного права.

**Annotation:** in this article the history of formation of legal norms, air, rail, sea, road and urban ground electrical transport.

**Keywords:** history, transport, law, transport law, history of transport law.

#### **Введение**

Понятие «транспортное право» появилось сравнительно недавно, в то время как нормы, составляющие базис этой правовой категории, имеют длительную историю. Если

обратиться к Энциклопедическому словарю, изданному в Санкт-Петербурге в 1898 году, то понятие «Транспорт» отсылает к слову «Перевозка». Последний термин трактуется так: «Перевозка пассажиров, грузов и известий – составляет предмет особой юридической регламентации, имеющей длинную историю» [1]. Здесь же мы узнаём, что корнями перевозка уходит еще в римское право, где тесно связана с договором подряда. В начале двадцатого столетия договор перевозки расценивался в российской правовой системе в качестве отдельного вида договора подряда. В наше время эволюция транспортного права протекает особенно интенсивно. Однако вопрос о самостоятельности данной области по-прежнему обсуждается учеными-правоведами.

Импульс для развития современного транспортного законодательства был дан в период 1991-1993 годы, когда в России начал возрождаться институт правовой государственности. На настоящий момент разработан и издан ряд учебников по транспортному праву; транспортному законодательству посвящено большое количество публикаций. Однако не утихают споры о самостоятельности транспортного права

Рассмотрим основные нормативные акты, регулирующие транспортные отношения в нашей стране, историю их становления.

### **1 Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.).**

До революции существовали лишь распоряжения о запретных зонах и о запрещении перелёта границ, изданные в 1912-1914 годах. Да и первый пассажирский самолет был спроектирован в 1913 году в нашей стране. Необходимость создания системы управления воздушным движением над территорией страны возникла в начале 20-х годов 20 века, когда после окончания Гражданской войны в кратчайшие сроки были восстановлены и расширены авиационные предприятия, налажен выпуск самолетов отечественных конструкций. В 1921 г. вступил в силу декрет Совета народных комиссариатов РСФСР «О воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и над ее территориальными водами». Этот документ можно считать

первым законодательным актом Советской России в области воздушного права. Основные положения декрета впоследствии легли в основу первого Воздушного кодекса СССР, утвержденного 27 апреля 1932 года. Единый законодательный акт, регулирующий передвижения в воздушном пространстве СССР и деятельность всей гражданской авиации и гражданского воздухоплавания СССР утверждался еще в 1935, 1961 и в 1983 годах.

Современное воздушное законодательство России состоит из Воздушного кодекса, принятого 19 марта 1997 года, федеральных законов, указов Президента, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов.

## **2 Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.);**

По мере развития железнодорожного транспорта все более отчетливо выявлялась необходимость разработки железнодорожного законодательства. Так, в 1875 году были подготовлены правила и условия перевозки грузов по русским железным дорогам, а также утверждены правила перевозки пассажиров. К этому времени в России насчитывалось 53 железные дороги. В правительственных кругах в течение нескольких лет шла дискуссия по выработке Устава железных дорог. И лишь в 1885 г. было утверждено решение Комитета министров о введении Общего устава российских железных дорог. Специальной комиссией по обследованию железных дорог России был разработан и в 1885 г. издан «Общий Устав Российских железных дорог», полностью отражавший условия России того времени. Это был первый специальный источник железнодорожного законодательства.

С большим количеством дополнений и изменений отдельных статей «Общий Устав» просуществовал вплоть до 1920 г., когда был введен «Общий Устав железных дорог РСФСР», который отражал работу железных дорог в условиях военного коммунизма и гражданской войны. Менее через два года изменившиеся условия хозяйственной жизни страны и

проведение новой экономической политики потребовали коренного изменения основных положений Устава 1920 г. В 1922 г. был утвержден новый Устав железных дорог РСФСР, предусматривающий уже плановое регулирование перевозок.

Принятый в 2003 году Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, порожних грузовых вагонов, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг.

### **3 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.)**

История зарождения и начала развития русского торгового судоходства связана с образованием (конец 9 в.) и расцветом Древнерусского государства – Киевской Руси. По этой земле проходил водный путь «из варяг в греки». Это был важнейший внутренний и международный торговый путь восточных славян – предков русского, украинского и белорусского народов. На ладьях купцы спускались по Днепру, Бугу и Днестру, а затем морем доставляли в Константинополь мед, воск, лен, кожи и другие товары. Оттуда вывозили ткани, золотые и серебряные изделия, вина, пряности и т. п. О широких торговых связях с Византией свидетельствуют договоры 911 и 944 гг., которыми, в частности, регулировались условия морской торговли и мореплавания [2].

При Петре I с получением выхода России к Черному, Каспийскому и Балтийскому морям и возникшие в связи с этим вопросы об осуществлении торгового мореплавания и сношений с другими государствами и отдельными их подданными побудили законодателей к принятию множества нормативных актов, упорядочивших эти отношения. Однако единый законодательный акт, урегулировавший морскую торговлю в России был принят лишь в 1781 г. под названием «Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям».

Источниками морского торгового права в Российской империи выступали законодательные акты, международные договоры, обычаи, судебная практика, а частично, в отношении морского страхования, допускалось применение «правил,

принятых другими государствами».

Первоначально морские торговые обычаи выступали основным источником морского торгового права в Российской Империи. С течением времени морские обычаи закреплялись как в международных нормативно-правовых актах, так и в законодательстве отдельных государств, теряя свой статус.

В 1902 г. Николаем II было учреждено Особое совещание по выработке «Уложения о торговом мореплавании». По изучении всех нормативно-правовых актов по морской торговле как России, так и зарубежных стран, совещание подготовило проект «Уложения о торговом мореплавании» к 1909 г. Однако принято Уложение не было, кодификация норм о морской торговле в Российской империи так и не успела осуществиться [3]. Действующий Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, вступивший в силу с 1 мая 1999 г., подвел итог целой эпохи развития деятельности морского транспорта нашей страны. Известно, что это уже третий кодекс, принятый в XX столетии: первый Кодекс торгового мореплавания СССР был принят в 1929 г., второй – в 1968 г.

### **Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.).**

Начало развития дорожного дела в России было положено рядом указов Петра I. Императрицей Анной Иоанновной была утверждена «Канцелярия перспективной дороги», под руководством которой в 1746 г. завершается строительство первой в России обустроенной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом. Были сформированы службы по её содержанию. С этого момента дорожное хозяйство как отрасль имеет и систему управления, и соответствующую нормативную базу. Новый этап дорожного развития начался с выходом в 1809 г. указа императора Александра I. В 1816 г. было создано Главное управление путей сообщения. Первым нормативным документом, узаконившим использование автотранспорта в хозяйственных целях, было Постановление министра путей сообщения «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах» от 11 сентября 1896 г.

В начале XX в. в России мало пользовались автомобилем,

да и то преимущественно в спортивных или туристических целях. В связи с появлением в России автомобилей в канун Первой мировой войны 1914–1918 гг. государство вместе с ведущими российскими промышленниками и купечеством затевало обширные планы строительства автозаводов и автомобильных дорог. Война и последующие революционные преобразования надолго отложили реализацию этих планов. И лишь в период советской власти приказом Народного комиссариата по военным делам в 1918 г. был образован Центральный автотранспортный отдел, на который возлагалась ответственность по централизованному руководству всем автотранспортом в республике. Первым нормативным актом, определяющим порядок работы автомобильного транспорта, был декрет Совнаркома РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям (правила)».

За период с 1920 г. до принятия ныне действующего Устава 2007 года было принято восемь уставов.

### **Заключение**

Исходя из вышеизложенного, видно, что транспортное законодательство, несмотря на столь широкомасштабное видовое многообразие, является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, продолжают оставаться неизменными уже многие годы, что позволяет повысить информационную безопасность уже на протяжении тысячелетий. Вопрос о самостоятельности данной отрасли права требует дальнейшего детального изучения.

### ***Литература и примечания:***

[1] Энциклопедический словарь. Т. XXIII (45). Патенты на изобретения – Петропавловский / изд. Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефронь. Санкт-Петербург, 1898. С. 186-188.

[2] Егиазаров, В. Транспортное право. Москва: Litres, 2016. 567 с.

[3] Забелина, Д.В. Устав в российском праве (исторический очерк) // Право и современные государства. 2013. № 5. С. 9-14.