

Все остальные лица, работающие по найму, подлежали ответственности в порядке, установленном правилами внутреннего распорядка и приложенными к ним табелями взысканий (ст. 4).

Должностные лица определенных категорий, устанавливаемых специальными законами СССР и союзных республик, подлежали ответственности в порядке подчиненности также и за поступки, хотя и не являющиеся нарушениями обязанностей службы и трудовой дисциплины, но несовместимые с достоинством и назначением должностных лиц этих категорий ввиду особого характера выполняемых ими обязанностей (ст. 5).

Дисциплинарное взыскание в порядке подчиненности налагалось лицом или органом, от которых, согласно существующим правилам, зависело назначение данного должностного лица на должность, либо лицами и органами вышестоящими, по линии подчиненности в отношении указанных лиц и органов.

Взыскание налагалось по собственной инициативе указанных лиц и органов либо по предложению лиц и органов, которым, согласно специальным законам, предоставлено делать обязательные предложения о наложении дисциплинарных взысканий (ст. 6).

Дисциплинарными взысканиями, налагаемыми в порядке подчиненности, являлись: а) замечание; б) выговор; в) смещение на низшую должность на срок не свыше одного года; г) увольнение от должности (ст. 7).

Должностные лица, служащие по выборам, могли быть подвергнуты смещению на низшую должность только по постановлениям органов, которыми они избраны.

Увольнение от должности для этих должностных лиц производилось в форме отозвания их по постановлениям органов, которыми они избраны.

Впредь до смещения на низшую должность или отозвания эти должностные лица могли быть временно отстранены от должности в порядке, установленном специальными законами СССР и союзных республик, по принадлежности (ст. 8).

Дисциплинарное взыскание в порядке подчиненности не могло быть наложено позднее 1 месяца со дня обнаружения проступка, а в подлежащих случаях – со дня прекращения уголовного дела.

Дисциплинарное взыскание в порядке подчиненности, во всяком случае, не могло быть наложено позднее шести месяцев со дня совершения проступка. Однако в этот срок не включается время производства дела в уголовном порядке (см. ст. 13) (ст. 9).

До наложения дисциплинарного взыскания в порядке подчиненности обязательным было истребование объяснений от привлеченного к ответственности лица (ст. 10).

Мотивированное постановление о наложении дисциплинарного взыскания в порядке подчиненности должно было немедленно сообщаться лицу, на которое взыскание наложено, а по вступлении в силу объявляться по учреждению или предприятию, в котором состоит данное лицо (ст. 11).

При этом постановление о наложении дисциплинарного взыскания в порядке подчиненности в двухнедельный срок могло быть обжаловано лицом, на которое взыскание наложено.

Соответственно, жалобы следовало подавать должностному лицу или органу, непосредственно вышестоящему в отношении того должностного лица или органа, которым взыскание было наложено.

Постановления по жалобам являлись окончательными и могли быть пересмотрены только в порядке надзора вышестоящими органами (ст. 12).

Наложение дисциплинарного взыскания в порядке подчиненности не являлось препятствием для возбуждения уголовного преследования по поводу того же нарушения. Однако если это взыскание еще не было приведено в исполнение, то исполнение его приостанавливалось до разрешения уголовного дела (ст. 13).

Постановлением также предусматривалось, что если в течение одного года со дня наложения в порядке подчиненности дисциплинарных взысканий, предусмотренных в пп. «а», «б» и «в» ст. 7, то же лицо не было подвергнуто новому дисциплинарному взысканию, то это лицо рассматривалось как не подвергшееся дисциплинарному взысканию (ст. 14) [2].

Принятие мер дисциплинарной ответственности в рассматриваемый период было весьма необходимо, в первую очередь, из-за низкой дисциплины труда, этого требовала и реальная обстановка на торговом флоте.

Так, к примеру, 1 января 1931 г. Управление СТФ Черного моря потребовало от всех начальников районных управлений и начальников Николаевского и Херсонского порта провести проверку судоводительских знаний «Правил для предупреждения столкновения судов в море». В приказе указывалось, что рассмотрение и изучение причин аварийности судов, порчи их механизмов и ненормальной работы таковых привело к выводу, что, наряду с нарушением трудовой дисциплины и другими обстоятельствами, увеличение аварийности объясняется зачастую неполным знанием своей квалификации судоводителями и судомеханиками, а также и тем, что среди судовых команд имеются лица, которые по состоянию своего здоровья непригодны к нормальному несению своих обязанностей на судах.

В связи с этим следовало провести на местах (за исключением Одессы) такие меры по отношению экипажей тех судов, которые прикреплены и базируются на местных портах и агентствах: 1) проверить квалификацию судоводителей и судомехаников; 2) организовать местные медицинские комиссии, через которые пропустить весь личный плавсостав на предмет определения его пригодности к дальнейшей морской службе [3, л. 391].

Еще более показательным в отношении дисциплины на судах был суд, состоявшийся 13/14 октября 1931 г. в г. Ялте над бывшим экипажем парохода «Зоря» (от капитана до последнего матроса). Данный пароход возил в Феодосию муку, но по пути зашел в Алушту и взял груз груш, которые были частью расхищены всей командой теплохода, включая капитана.

Далее по взаимному соглашению между собой команда стала расхищать и прочие грузы – сыр, муку, овес, табак и т. д. – «путем расшивки тары и отсыпкой с каждого места по несколько фунтов, после чего происходила дележка там же на палубе между всеми поровну». В результате капитана судна Скулишевского А. П. приговорили на 2 года с запретом после отбытия наказания 5 лет занимать должность капитана. Но ввиду возраста и 50 лет стажа на флоте ему и еще двум дали условное наказание.

Некоторых членов команды оправдали, некоторые получили по 3 и 6 месяцев исправительно-трудовых работ, а старпома Крыличевского и матросов Орешникова и Сытника осудили к 2 годам лишения свободы [4, л. 8–10].

Очевидно, этим и другими аналогичными событиями был вызван приказ № 2940 правления Совторгфлотом Черного моря от 28 октября 1931 г. Им, в частности, предписывалось пересмотреть весь командный состав товаро-пассажирских судов особой комиссии в составе начальника сектора кадров Яровского, начальника сектора эксплуатации Панова и начальника Судомеханического сектора Иванова и произвести необходимую замену с таким расчетом, чтобы качественный состав командного состава был улучшен. Работу это следовало закончить к 1 ноября (п. 1).

Начальнику сектора кадров, в свою очередь, следовало к 1 ноября проработать и передать капитанам судов подробную инструкцию о порядке найма и увольнения команды, обеспечив полностью осуществление единоначалия капитана по комплектации судозкипажа (п. 2).

Управляющим бассейна под ответственность начальника сектора кадров предлагалось обеспечить проведение мероприятий, направленных к закреплению команды на судах сроком на 2 года. Это закрепление следовало оформить приказом по бассейну и приурочить его к октябрьским торжествам (п. 3).

Начальнику сектора экономики труда Темкину предписывалось пересмотреть систему заработной платы и ставки, получаемые на судах, произведя соответствующие изменения и исправления имеющихся ненормальностей в ставках и системе зарплаты и особо выделить теплоходы экспрессной линии и отдельно – теплоходы советской постройки. Пересмотр предлагалось произвести под углом ликвидации уравниловки. Срок устанавливался стандартный – к 1 ноября (п. 4).

Начальника сектора снабжения Бондаренко совместно с представителем ТПО и начальником пассажирской части обязали пересмотреть продовольственное снабжение на судах Черноморского флота, добившись улучшения стола как командного состава, так и команды, произведя это не позже 1 ноября (п. 5).

В свою очередь, начальнику сектора снабжения полагалось обеспечить к 1 ноября снабжение спецодеждой всех судовых команд товаро-пассажирских судов Крымско-Кавказской линии (п. 6). Одновременно с этим было решено ввести на всех товаро-пассажирских судах обязательное ношение формы для командного состава, а для команды установить форменное рабочее обмундирование, обязательное к носке во время нахождения на судне (п. 7).

Для ликвидации обезличивания в эксплуатации судов начальнику эксплуатационного сектора Панина предлагалось прикрепить ответственных исполнителей эксплуатационного сектора к группам судов по характеру работы и районам питания, поручив им ведение оперативного учета работы судов по каждому судну в отдельности, выработку эксплуатационных показателей, увязывая всю эксплуатационную работу с проведением хозрасчета (п. 9).

Начальнику финансового сектора следовало обеспечить все необходимые сведения для действительного перевода судов на хозрасчет к 1 ноября (п. 10); начальнику снабжения – к 1 ноября обеспечить отпуск материалов на суда с одновременной выпиской счета на отпускаемые материалы (п. 11); начальникам портов – установить систему выписывания счетов за все работы, произведенные

портами, представляя счета на суда за каждый рейс к выходу судна в море (п. 12); начальникам сектора учета и отчетности и сектора снабжения – передать капитанам судов данные о фактических расходах как в денежном, так и в материальном выражении за 1930 г. в первую половину 1931 г. по каждому судну в отдельности до 15 ноября. Капитанов судов следовало на основании этих данных и производственного плана на 1932 г. составить смету расходов на 1932 г. Финсектору – дать капитанам единую форму сметы (срок составления сметы капитанам – 1 декабря) (п. 13).

К 1 ноября капитаны обязаны были представить в управление на имя начальника эксплуатационного сектора штаты судов, а начальник эксплуатационного сектора обязать был своевременно с начальником сектора кадров и ОЭТ утвердить твердые штаты к 5 ноября (п. 14).

1 ноября для ликвидации обезличивания капитанам следовало разбить судно на отдельные сектора как по палубе, так и по машине, прикрепив к отдельным механизмам персонально ответственных лиц, используя принцип проведения этой работы на пароходах «Ильич» и «Грузия» (п. 15).

Кроме того, капитаны судов в дальнейшем должны были рассматривать случаи грубого обращения с пассажирами как прямое нарушение труддисциплины, обеспечив тщательное и внимательное обслуживание пассажиров при посадке и выгрузке, размещении на судне, при мойке палубы и уборке помещений (п. 16). С целью контроля пассажирской части следовало установить систематический контроль за обслуживанием пассажиров и проверку жалобных книг на судах (п. 17) [4, л. 3–4].

Логическим продолжением этой линии стало принятие постановления ЦИК и СНК СССР от 17 января 1932 г. «О распространении положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте на работников народного комиссариата водного транспорта». Им положение о дисциплинарных взысканиях на транспорте от 3 ноября 1930 г. распространялось на работников Народного комиссариата водного транспорта. В соответствии с этим и со ст. 1, 7 и в примечание к ст. 3 положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте после слов «Народный комиссариат путей сообщения» вносились слова «народный комиссариат водного транспорта», в ст. 8 и 9 и в примечание к ст. 7 после слов «народный комиссар путей сообщения» – слова «народный комиссар водного транспорта».

Исходя из этого, следует указать, что «Положение о дисциплинарных взысканиях на транспорте» ЦИК СССР № 47 СНК СССР № 603а от 3 ноября 1930 г. предусматривало, что оно распространяется на всех работников железнодорожного, морского, речного и автодорожного транспорта, работающих в учреждениях и предприятиях НКПС и подведомственных НКПС. При этом оно не распространялось на военизированную охрану и военизированную пожарную охрану путей сообщения, на работников подсобных хозяйственных предприятий Народного НКПС, а также на административный, учебный и обслуживающий персонал учебных заведений НКПС (ст. 1).

Положением устанавливалось, что служебным проступком является нарушение правил внутреннего распорядка и других правил, положений и инструкций, определяющих служебные обязанности работников, а также неисполнение распоряжений начальников.

Служебным проступком являлось также неиспользование начальником своей дисциплинарной власти для борьбы со служебными проступками подчиненных ему работников.

При этом указывалось, что дисциплинарные взыскания налагаются только за такие служебные проступки, которые не влекли за собой уголовного преследования (ст. 2). Соответственно, положением устанавливались следующие дисциплинарные взыскания: а) выговор; б) строгий выговор; в) арест на срок до 3 месяцев с выполнением служебных обязанностей; г) арест на срок до 3 месяцев без выполнения служебных обязанностей; д) смещение на низшую должность на срок до одного года; е) увольнение; ж) увольнение с воспрещением на срок до 1 года службы на транспорте вообще или на определенных должностях.

При этом порядок содержания под арестом и места отбывания ареста устанавливались инструкцией НКПС, согласованной с ОГПУ и НКВД союзных республик (прим. 1).

Лицам, подвергнутым аресту без выполнения служебных обязанностей на срок до 3-х месяцев, выплачивалось 50 % средней заработной платы, причем лица, подвергнутые аресту до 7 дней включительно без выполнения служебных обязанностей, могли быть полностью лишены заработной платы на этот срок (прим. 2). Увольнение же в дисциплинарном порядке производилось без предупреждения работника и без выплаты ему выходного пособия (прим. 3) (ст. 3).

Устанавливалось, что дисциплинарные взыскания в виде выговора и строгого выговора могли налагаться всеми начальниками на подчиненных им работников (ст. 4).

Дисциплинарные взыскания в виде увольнения без воспрещения службы и смещения на низшую должность могли налагаться начальниками, имеющими право найма и увольнения данного работника, а также капитанами морских и речных судов (ст. 5).

Дисциплинарные взыскания в виде увольнения с воспрещением службы могли налагаться начальниками не ниже директора железной дороги, начальника всесоюзного объединения ремонтных заводов, управляющего флотом морского бассейна, управляющего местным государственным речным флотом, начальника строительного управления, начальника краевой (областной) конторы Союзтранса, начальника главного управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта союзной республики. Это взыскание не могло налагаться указанными начальниками на тех подчиненных им работников, которые были назначены на должность вышестоящими начальниками (ст. 6).

Дисциплинарные взыскания в виде ареста могли налагаться начальниками, имеющими право найма и увольнения данного работника. При этом арест мог быть наложен:

а) на срок до 3 суток – начальниками распорядительных станций, начальниками строительных участков и дистанций;

б) на срок до 7 суток – начальниками эксплуатационных районов железных дорог, директорами ремонтных заводов, управляющими районами морских бассейнов, начальниками морских торговых портов, начальниками краевых (областных) управлений шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта;

в) на срок до 15 суток – директорами железных дорог, управляющий флотами морских бассейнов, управляющим местными государственными речными флотами, начальниками главных управлений шоссейных и грунтовых дорог автомобильного транспорта союзных республик, начальниками строительных управлений, начальниками краевых (областных) контор Союзтранса, начальниками эксплуатационно-плановых управлений, главным директором железных дорог, начальниками всесоюзных отраслевых объединений и центральных управлений НКПС. При этом главный директор железных дорог и начальники отраслевых объединений и центральных управлений НКПС могли подвергаться аресту всех подчиненных им работников, кроме назначенных на должность комиссаром путей сообщения.

Дисциплинарные взыскания в виде ареста на срок до трех месяцев могли налагаться в особо важных случаях комиссаром путей сообщения (ст. 8). Он же устанавливал применительно к ст. 6 и 7 пределы дисциплинарной власти должностных лиц, выполняющих тождественные обязанности с поименованными в этих статьях лицами, но носящих другие наименования (ст. 9).

Указанные в ст. 4–8 права по наложению дисциплинарных взысканий получали также лица, постоянно замещающие поименованных в этих статьях должностных лиц (ст. 10). Как правило устанавливалось, что каждый вышестоящий начальник мог, в пределах предоставленных ему прав по наложению дисциплинарных взысканий, непосредственно налагать дисциплинарные взыскания, минуя промежуточных начальников (п. 11), а также и то, что за один и тот же служебный проступок не могли быть наложены два дисциплинарных взыскания (ст. 12).

При разрешении вопроса о наложении дисциплинарных взысканий следовало учитывать:

- а) обстоятельства, при которых совершен служебный проступок;
- б) вред, причиненный служебным проступком;
- в) предшествующая и последующая служба работника (подвергался ли он ранее взысканиям, применялись ли к нему меры поощрения и т. п.) (п. 13).

Дисциплинарные взыскания налагались:

- а) по делам о происшествиях, а также по другим делам, требующим расследования – не позднее 15 дней со дня получения соответствующим начальником материалов расследования;
- б) по делам, не требующим расследования, не позднее 15 дней со дня обнаружения служебного проступка.

Расследование указанных в п. «а» дел не могло продолжаться более 1 месяца (п. 14).

Положение также предусматривало, что наложение дисциплинарного взыскания не являлось препятствием для возбуждения уголовного преследования за тот же служебный проступок. Однако если дисциплинарное взыскание еще не было приведено в исполнение, то исполнение этого взыскания приостанавливалось до разрешения уголовного дела.

При этом прекращение уголовного преследования или оправдание судом не является препятствием для наложения дисциплинарного взыскания, если в определении о прекращении дела или в оправдательном приговоре не были отвергнуты факты, которые содержали в себе признаки служебного проступка. В

этих случаях дисциплинарное взыскание налагалось не позднее 15 дней со дня получения соответствующим начальником уведомления о прекращении дела или об оправдательном приговоре (п. 15).

Дисциплинарное взыскание во всяком случае не могло быть наложено позднее 6 месяцев со дня совершения служебного проступка. Время производства дела в уголовном порядке в этот срок не включалось (п. 16).

Важным моментом следует считать, что положение предписывало то, что до наложения дисциплинарного взыскания начальник обязан был истребовать объяснение от работника, совершившего служебный проступок. При этом работник мог представить объяснение устно или письменно не позднее 3 дней. Непредставление же объяснения в этот срок не препятствовало наложению взыскания (ст. 17).

В случае же если служебный проступок по своему характеру имел особое общественное значение как подрывающий трудовой режим и трудовую дисциплину в учреждении или предприятии, то начальник одновременно с наложением дисциплинарного взыскания должен был сообщить о служебном проступке работника соответствующему органу профсоюза для принятия в отношении работника мер общественного воздействия (ст. 18).

О наложенном дисциплинарном взыскании объявлялось под расписку работнику, в его трудовом списке делалась запись. Вместе с тем о каждом наложенном дисциплинарном взыскании объявлялось по месту работы способом, обеспечивающим осведомление об этом всего коллектива работников (ст. 19).

Если в течение 1 года со дня наложения дисциплинарного взыскания на того же работника не было наложено новое дисциплинарное взыскание, то работник рассматривался как не подвергавшийся дисциплинарному взысканию, а соответствующие записи в трудовом списке аннулировались (ст. 20).

Дисциплинарное взыскание приводится немедленно в исполнение распоряжением начальника, наложившего взыскание (п. 21).

Положением также предусматривалось, что каждое постановление о наложении дисциплинарного взыскания могло быть обжаловано вышестоящему начальнику. И хотя обжалование не приостанавливало исполнения взыскания, однако взыскание могло быть приостановлено начальником, наложившим его, если он находил достаточные для этого основания (ст. 22).

Жалобу следовало подавать в письменном виде через начальника, наложившего дисциплинарное взыскание, не позднее 5 дней после объявления работнику о наложении дисциплинарного взыскания. Поступившая жалоба не позднее 3 дней передавалась вышестоящему начальнику. К жалобе, в случае необходимости, начальник, наложивший взыскание, прилагал свой отзыв (ст. 23).

Жалоба, поданная после указанного пятидневного срока, рассматривается лишь в случае если срок был пропущен по уважительным причинам. Вопрос об уважительности причины пропуска срока на обжалование разрешался вышестоящим начальником (ст. 24).

В свою очередь, вышестоящий начальник должен был рассмотреть жалобу и вынести по ней решение в письменной форме не позднее 5 дней со дня поступления жалобы. Его решение по жалобе было окончательным и никакому дальнейшему обжалованию не подлежало (ст. 25).

Безусловно, что каждый вышестоящий начальник обязан был осуществлять надзор за использованием нижестоящими начальниками предоставленной им дисциплинарной власти. Также он имел право отменить в порядке надзора наложенное нижестоящим начальником дисциплинарное взыскание либо изменить его как в сторону повышения, так и в сторону понижения (ст. 26) [5].

Как видно из анализа положения, государство, установив широкую гамму дисциплинарных взысканий на транспорте, уделяло огромное внимание наведению строгой дисциплины в этой жизненно важной отрасли народного хозяйства.

В общей тенденции усиления мер дисциплинарной ответственности ЦИК СССР и СНК СССР 15 ноября 1932 г. приняли постановление «Об увольнении за прогул без уважительных причин». В нем, в частности, указывалось, что ввиду того, что действующее трудовое законодательство (п. «е» ст. 47 Кодекса законов о труде РСФСР и соответствующие пункты кодексов других союзных республик) допускало увольнение за прогул работника без уважительных причин лишь в том случае, если такой прогул имел место в течение 3 дней в общей сложности в продолжение месяца, что, как считалось, в условиях отсутствия безработицы поощряло прогулы, нарушало нормальный ход производства и наносило ущерб интересам трудящихся, и предписывалось:

Во-первых, пункт «е» ст. 47 Кодекса законов о труде РСФСР и соответствующие пункты кодексов других союзных республик отменить.

Во-вторых, установить, что в случае хотя бы одного дня неявки на работу без уважительных причин работник подлежит увольнению с предприятия или из учреждения с лишением его права пользования выданными ему как работнику данного предприятия или учреждения продовольственными и промтоварными карточками, а также с лишением права пользования квартирой, предоставленной ему в домах данного предприятия или учреждения.

В-третьих, правительствам союзных республик предлагалось ввести соответствующие изменения в кодексы законов о труде.

С целью же окончательно урегулирования дисциплинарной ответственности на водном транспорте был принят «Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР» [6, л. 69–72].

27 мая 1934 г. было принято постановление ЦИК и СНК СССР «Об утверждении устава о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР». Им, собственно, утверждался устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР, а также распространялось действие устава о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР на всех лиц экипажа судов торгового флота СССР, эксплуатируемых организациями обобщественного сектора, не состоящими в ведении НКВТ.

При этом объем прав отдельных должностных лиц указанных организаций по наложению дисциплинарных взысканий и применению мер поощрения определялся применительно к правилам, изложенным в уставе, народным комиссаром или руководителем центрального учреждения, которому подведомственны указанные организации.

Одновременно с этим отменялись а) постановление ЦИК и СНК СССР от 17 января 1932 г. о распространении положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте на работников НКВТ (1932 г. №2-13); б) постановление ЦИК и СНК

СССР от 3 ноября 1930 г. о дисциплинарных взысканиях и мерах поощрения, применяемых к экипажу судов торгового флота СССР, принадлежащих учреждениям и предприятиям обобщественного сектора, не состоящим в ведении НКПС (1930 г. №56-587) [7, с. 407–408].

«Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР» состоял из следующих разделов: I. «Общие положения», II. «Прием на работу и увольнение работников водного транспорта», III. «Нарушение трудовой дисциплины и дисциплинарные взыскания», IV. «Отличия на трудовом фронте и меры поощрения», V. «Жалобы», VI. «Учет дисциплинарных взысканий и мер поощрения за отличия», VII. «Надзор за правильным применением настоящего устава».

В разделе I устава подчеркивалось, что трудовая дисциплина обязывает каждого работника водного транспорта: а) хорошо знать свое дело и постоянно в нем совершенствоваться; б) точно исполнять возложенные по службе обязанности и проявлять необходимую инициативу; в) неуклонно соблюдать требования законов, распоряжений и правил, действующих на водном транспорте; г) быстро и точно выполнять приказания и распоряжения своих начальников; д) оберегать государственную собственность: суда, сооружения водного транспорта, их оборудование и материалы, а также доверенные водному транспорту ценности; е) выполнять нормы выработки, установленные в производстве, а также нормы и измерители работы транспортных средств; ж) всемерно выполняя обязательства водного транспорта по отношению к гражданам, пользующимся транспортом, требовать от них безусловного выполнения всех действующих по водному транспорту правил, сохранение порядка и невмешательства в техническую работу транспорта [7, с. 408]; з) строго хранить вверенную по службе государственную и, в частности, военную тайну (ст. 3).

Подчеркивалось, что трудовая дисциплина налагает на начальников обязанность подавать пример выполнения служебного долга, четко отдавать приказания и распоряжения подчиненным, неуклонно требовать их точного исполнения, проверять исполнение и применять к подчиненным в соответствующих случаях как меры дисциплинарного воздействия, так и меры поощрения (ст. 4).

Всякое распоряжение подчиненный должен был получать от ближайшего начальника. В случае же получения непосредственного распоряжения от вышестоящего начальника работник обязан был выполнить это распоряжение, одновременно известив об этом своего ближайшего начальника (ст. 5).

В случае получения подчиненным распоряжения, явно противозаконного или преследующего преступные цели, а также распоряжения, исполнение которого могло повлечь аварию, гибель людей, транспортного или иного государственного имущества, подчиненный обязан был не выполнять этого распоряжения и немедленно доложить о нем вышестоящему начальнику. За исполнение такого распоряжения подчиненный нес ответственность наряду с начальником, его отдавшим (ст. 6).

Действие устава распространялось на всех рабочих, служащих и инженерно-технический персонал учреждений и предприятий водного транспорта, кроме сезонных рабочих, работающих на строительстве и лесозаготовках, административный и обслуживающий персонал и на учащихся высших учебных

заведений, техникумов и курсов, подведомственных НКВТ (ст. 7). Все эти лица обязывались знать устав (ст. 8).

В части II устава указывалось, что на работу на водном транспорте на должности, указанные в особом перечне, могли допускаться граждане СССР, имеющие специальные технические познания и по своему физическому состоянию удовлетворяющие требованиям, установленным для данной должности. Принимаемые на эти должности лица обязательно должны были пройти предварительные технические испытания и медицинское освидетельствование (п. 9).

Согласно требованиям времени, не допускался прием на водный транспорт лиц, лишенных избирательных прав, раскулаченных и имеющих судимость за контрреволюционные и корыстные преступления (ст. 10).

Кроме того, работник водного транспорта мог быть допущен к исполнению своих обязанностей лишь после проверки знаний. Принимаемый на водный транспорт работник должен был пройти испытание в течение срока, устанавливаемого законодательством о труде (ст. 11).

Каждый начальник, в том числе и капитан судна, пользующийся правом приема и увольнения, нес личную ответственность за служебные качества принимаемого работника и за уровень его знаний (ст. 12) [7, с. 409].

При приеме на работу администрация обязывалась требовать от поступающего: предоставления трудового списка или справки с последнего места работы о причинах увольнения; предъявление паспорта; ознакомления с настоящим уставом (ст. 13).

При увольнении по собственному желанию работники водного транспорта обязаны были предупреждать об этом своих ближайших начальников: рабочие – не менее чем за 15 дней, служащие – за месяц, инженерно-технический персонал и другие специалисты – за 2 месяца (ст. 14).

Работники оперативных отраслей водного транспорта (эксплуатация, путь, связь), а также органов инспекции обязаны были при исполнении служебных обязанностей быть одетыми строго по установленной форме (ст. 15).

В разделе III устава подчеркивалось, что всякое нарушение трудовой дисциплины влечет за собой дисциплинарное взыскание или предание суду (ст. 16). Одновременно с этим определялось, что нарушение трудовой дисциплины, не содержащее признака злостности, враждебности к советской власти и других признаков, влекущих за собой судебную ответственность, являлось служебным проступком. За служебный проступок полагалось наложение дисциплинарного взыскания (ст. 17).

Дисциплинарные взыскания налагались начальниками в отношении подчиненных им лиц (ст. 18). Неисполнение начальниками в необходимых случаях своей дисциплинарной власти считалось прямым нарушением ими дисциплины, т. е. служебным с их стороны проступком (ст. 19). Всякое нарушение служебной дисциплины работниками водного транспорта, имеющими непосредственное отношение к движению судов, могущее иметь последствиями происшествие или расстройство движения, влекло за собой уже не дисциплинарную, а судебную ответственность. К тягчайшим из этих нарушений относились: невыполнение отданных распоряжений, уход с поста, нахождение на службе в нетрезвом виде,

порча средств транспорта, халатный осмотр и уход за судами, водными путями, сигнализациями, невыполнение правил плавания и т. п. (ст. 20).

Устанавливалось, что к работникам водного транспорта применяются следующие дисциплинарные взыскания: а) замечание, б) выговор, в) строгий выговор, г) строгий выговор с предупреждением об увольнении, д) арест на срок до 20 суток с исполнением служебных обязанностей [7, с. 410], е) арест на срок до 20 суток без исполнения служебных обязанностей, ж) смещение на низшую должность до 1 года; з) увольнение; и) увольнение с воспрещением на срок до 1 года службы на водном транспорте вообще или на определенных должностях (ст. 21).

Самовольный уход с работы или прогул без уважительных причин влекли за собой увольнение работника с лишением права пользования выданной ему в связи с работой в данном предприятии или учреждении водного транспорта продовольственной и промтоварной карточками, а также лишение права пользования жилой площадью, предоставленной работнику в домах, принадлежащих водному транспорту (ст. 22). Безусловно, что за один и тот же проступок могло быть наложено только одно дисциплинарное взыскание (ст. 23).

Наложение дисциплинарного взыскания должно было следовать непосредственно за обнаружением проступка, но не позднее месяца со дня совершения проступка. Однако до наложения взыскания начальник обязан был истребовать объяснения от работника, совершившего проступок (ст. 24).

При определении меры дисциплинарного взыскания начальник должен был учитывать: а) степень тяжести совершенного проступка; б) вред, причиненный проступком; в) обстоятельства, при которых совершен проступок; г) предшествующую службу работника (ст. 26).

При этом дисциплинарные взыскания в виде замечания, выговора и строгие выговора мог налагать каждый начальник на своего подчиненного (ст. 26). Дисциплинарные взыскания в виде строгого выговора с предупреждением об увольнении, смещения на низшую должность и увольнения могли налагать начальники, пользующиеся правом приема и увольнения данного работника, и капитаны морских судов (ст. 27).

Дисциплинарные взыскания в виде ареста могли налагаться: а) на срок до 3 суток – начальниками морских портов 2 и 3 разряда, начальниками речных пристаней 2 разряда и начальниками мастерских (верфей) 2 и 3 разряда, строительных участков, начальниками морских портов 1 разряда; б) на срок до 5 суток – начальниками речных пристаней (портов) внеградных и 1 разряда, начальниками мастерских (верфей) 1 разряда, начальниками морских портов 1 разряда; в) на срок до 10 суток – начальниками центральных управлений и отделов НКВТ, начальниками управлений речных и морских пароходств, начальниками самостоятельных строительных управлений и начальниками регистра СССР (ст. 28).

Дисциплинарные взыскания в виде увольнения с запрещением на срок до 1 года службы на транспорте вообще или на определенных должностях могли налагать начальники центральных управлений НКВТ, начальники управлений морских пароходств и начальник регистра СССР. Эти меры дисциплинарного взыскания перечисленными лицами не могли применяться в отношении лиц, назначенных на должности приказом НКВТ (ст. 29) [7, с. 411].

При этом комиссар водного транспорта осуществлял дисциплинарные права, согласно настоящему уставу, в полном объеме, в частности, своей властью мог налагать дисциплинарные взыскания в виде ареста до 20 суток (ст. 30).

Все указанные выше дисциплинарные взыскания в случае отъезда соответствующих должностных лиц могли налагаться и их постоянными заместителями... (ст. 31). При этом применение дисциплинарного взыскания не исключало возможности возбуждения уголовного преследования за то же нарушение. В случае возбуждения уголовного преследования приведение в исполнение дисциплинарного взыскания приостанавливалось до разрешения уголовного дела (ст. 35).

Устав также предусматривал и то, что если работник в течение года не совершил нового служебного проступка, то он считался не подвергшимся взысканию и запись о взыскании в трудовом списке аннулировалась (ст. 36).

Что касается отличий на трудовом фронте и мер поощрения, то среди поощрений устав упоминал назвать такие как: благодарность [7, с. 412], денежная награда, награждение именованным ценным подарком, почетной грамотой, назначение на высшую должность, награждение значком почетного водника, занесение на доску почета, представление к ордену (ст. 37–38).

Жалобы устав предлагал подавать в административном порядке вышестоящим начальникам (ст. 44) [7, с. 413]. Надзор за правильным применением данного устава возлагался на транспортную прокуратуру (по взысканиям) (ст. 51) и вменялся в обязанность каждого вышестоящего начальника (ст. 52) [7, с. 414; 6, л. 69–72].

В завершение рассмотрения устава о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР следует указать и то, что Постановлением ЦИК и СНК СССР от 7 июня 1934 г. он был распространен на всех работников водных транспортных судов и прокуратуры (СЗ СССР 1934 г. № 33, ст. 251 п. 7); постановлением СНК СССР от 1 апреля 1938 г. – на рабочих и служащих береговых предприятий и учреждений, обслуживающих флот рыбной промышленности Наркомпищепрома СССР (СП СССР 1938 г. № 15, ст. 96).

Таким образом, основными нормативными актами, регулировавшими дисциплинарную ответственность в морском торговом флоте в СССР в 1929–1939 гг., стали: принятый в 1929 г. Кодекс торгового мореплавания СССР; постановление ЦИК и СНК СССР от 13 октября 1929 г. «Об основах дисциплинарного законодательства Союза ССР и союзных республик»; постановление ЦИК и СНК СССР от 17 января 1932 г. «О распространении положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте на работников народного комиссариата водного транспорта», принятое во исполнение положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте (ЦИК СССР № 47 СНК СССР № 603а от 3 ноября 1930 г.); постановление ЦИК и СНК СССР от 15 ноября 1932 г. «Об увольнении за прогул без уважительных причин»; постановление ЦИК и СНК СССР от 27 мая 1934 г. «Об утверждении устава о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта СССР» и сам этот устав.

Список литературы

1. Г. А. Костылев. Сборник нормативных актов по морскому транспорту. – М.: Транспорт, 1968. – 448 с.

2.СЗ СССР, 1929, №75, ст. 723.

3.Государственный архив Республики Крым (ГАРК), ф. Р-1599, оп. 1, д. 110. Протоколы совещаний работников управления Крымским районом Совторгфлота Черного моря, Феодосийского, Севастопольского, Евпаторийского, Сочинского торговых портов и переписка с управлением Крымским районом Совторгфлота Черного моря, Управлением советским торговым флотом Черноморского бассейна по хозяйству порта. Ведомости на плавсредства порта. 8.05.1930-27.12.1930 г. 499 л.

4.Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 91. Приказы по Управлению советского торгового флота Черного моря, Ялтинского порта, Алуштинскому и Судакскому морским агенствам по личному составу. 1.01.1931-4.11.1931 г. 60 л.

5.С.З. СССР, 1930, №56, ст. 585

6. ГАРК, ф. Р-1599, оп. 1, д. 158. Приказы НКВТ, Управления Черноморского пароходства. Списки, подписки, рапорта сотрудников о проработке устава о дисциплине служащих водного транспорта СССР. 8.01.1934–15.10.1934 г. 254 л.

7. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических республик за 1934 г. – М.: «Советское законодательство», 1948 г. – 983 с.

Gurina L. Evolution of disciplinary responsibility on the mercantile fleet of the USSR in 1929–1939 // Scientific notes of V.I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т.2(68) № 1.– P. 31–45.

Uch basic normative acts are in-process examined, регулировавшие disciplinary responsibility in the trade navy of the USSR in 1929 - 1939: the Code of Trade Seagoing of the USSR accepted in 1929; decisions of Central Executive Committee and Advice of Folk Commissars of the USSR from October, 13 1929 "About bases of disciplinary legislation of Union of SSR and allied republics"; decision from January, 17 1932 "About distribution of position about disciplinary penalties on a transport on the workers of folk commissariat of water-carriage", accepted to execute of position about disciplinary penalties on a transport (ZIK of the USSR № 47 SNK SSSR № 603a from November, 3 1930); decision from November, 15 1932 "About a discharge for truancy without good reasons"; decision from May, 27 1934 "About claim of charter about discipline of workers and office workers of water-carriage of the USSR" and this charter.

Keywords: disciplinary responsibility, penalty, decision, charter.

Spisok istochnikov:

1.G. A. Kostyilev. Sbornik normativnyih aktov po morskomu transportu. – М.: Transport, 1968. – 448 s.

2.SZ SSSR, 1929, №75, st. 723.

3.Gosudarstvennyiy arhiv Respubliki Kryim (GARK), f. R-1599, op. 1, d. 110. Protokolyi soveschaniy rabotnikov upravleniya Kryimskim rayonom Sovtorgflota Chernogo morya, Feodosiyskogo, Sevastopolskogo, Evpatoriyskogo, Sochinskogo torgovyih portov i perepiska s upravleniem Kryimskim rayonom Sovtorgflota Chernogo Morya, Upravleniem sovetskim torgovyim flotom Chernomorskogo basseyna po hozyaystvu porta. Vedomosti na plavsredstva porta. 8.05.1930-27.12.1930 g. 499 l.

4.Tam zhe, f. R-1599, op. 1, d. 91. Prikazyi po Upravleniyu sovetskogo torgovogo flota Chernogo morya, Yaltinskogo porta, Alushtinskomu i Sudakskomu morskim agenstvam po lichnomu sostavu. 1.01.1931-4.11.1931 g. 60 l.

5.S.Z. SSSR, 1930, №56, st. 585

6. GARK, f. R-1599, op. 1, d. 158. Prikazyi NKVT, Upravleniya Chernomorskogo parohodstva. Spiski, podpiski, raporta sotrudnikov o prorabotke ustava o distsipline sluzhaschih vodnogo transporta SSSR. 8.01.1934–15.10.1934 g. 254 l.

7. Sobranie uzakonenyi i rasporyazheniy Raboche-Krestyanskogo Pravitelstva Soyuzu Sovetskih Sotsialisticheskiiy respublik za 1934 g. М.: «Sovestkoe zakonodatelstvo», 1948 g. – 983 s.

УДК 340.15:347.79

ОРГАНИЗАЦИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ТОРГОВЫХ СУДОВ В РОССИИ В XIX – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВВ.

Змерзлый Б. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В работе указано, что одним из важнейших факторов обеспечения безопасности судоходства в XVIII–XIX вв. становится освидетельствование и классификация морских торговых судов. К дореволюционным нормативным актам в этом направлении были указы «Дополнительное постановление о торговом судостроении и мореходстве» от 12 февраля 1830 г.; «Об отмене постановления относительно обязательного свидетельствования торговых мореходных судов» от 7 апреля 1858 г.; от 23 августа 1902 г. – «Об освидетельствовании судов, плавающих на внутренних водных путях». С созданием в 1903 г. Главного управления торгового мореплавания и портов эту работу возложили на него. С конца 1917 г. система органов, занимавшихся этими вопросами, стала резко меняться. 3 апреля 1919 г. было опубликовано постановление «О передаче надзора по технике безопасности судов в ведение народного комиссариата труда». 22 сентября 1919 г. принят декрет СНК от «О приписке морских судов к порту». Наиболее же важным шагом в этом направлении стало издание 20 июня 1923 г. декрета ВЦИК и СНК РСФСР от «Об учреждении российского регистра». 2 октября 1923 г. Совет труда и обороны СССР утвердил «Положение о Российском регистре».

Ключевые слова: освидетельствование, торговые суда, регулирование, регистр.

Одним из важнейших факторов обеспечения безопасности судоходства в XVIII–XIX вв. становится освидетельствование и классификация морских торговых судов. Не была исключением в этом процессе и Российская империя.

Так, среди дореформенных законодательных актов первоочередной важности следует назвать принятое 12 февраля 1830 г. «Дополнительное постановление о торговом судостроении и мореходстве» (3485) [1, с. 149–159]. Его гл. 1 посвящена судостроению. В ней находим отд. 1 «О чертежах и сметах для судов, и о избрании корабельных мастеров», отд. 2 «О материалах», отд. 3 «О взимании футовой пошлины», отд. 4 «О судовой крепости и однопроцентной пошлине». В других главах отдельные подразделы посвящены вопросам освидетельствования судов и корабельным документам. Освидетельствование судов данным документом предоставлялось на волю судовладельцев и фрахтовщиков, через корабельных маклеров или избранных ими знатоков. Разрешалось это делать и через корабельного художника или мастера с выдачей от него удостоверения (п. 22-23) [1, с. 159].

7 апреля 1858 г. вышел указ «Об отмене постановления относительно обязательного свидетельствования торговых мореходных судов» (32965). Как известно, до принятия данного указа без освидетельствования в безопасности суда в море не выпускали. Теперь же было оставлено лишь положение, по которому хозяин судна, им управляющий, нанимающие судно под груз, могли требовать освидетельствование по своему желанию [2, с. 423].

Лишь с середины 1860-х гг. можно отметить начало применения комплексного подхода в этом направлении, практически полного отказа от прежних норм, и основы его заложил указ от 23 июня 1865 г. «Правила о порядке выдачи патентов на Русский флаг» (42238). Им для внесения судна в портовый список, кроме прочих документов, требовалось и удостоверение об освидетельствовании судна с обозначением его рода [3, с. 678].

При этом весьма долго в России почти не существовало правил освидетельствования торговых судов. Изменило ситуацию лишь принятие указа от 23 августа 1902 г. «Об освидетельствовании судов, плавающих на внутренних водных путях», им этот процесс возлагался на специальные комиссии из должностных лиц ведомства путей сообщения с представителями судовладельцев и страховых обществ (21969). Создавались они временно, до издания общих правил [4, с. 830]. Основная же работа по выработке правил освидетельствования судов возложена на комиссию при главноуправляющем ТМиП.

10 июня 1903 г. было принято положение о Главном управлении торгового мореплавания и портов (ГУТМиП) (23119). В нем указывалось, что правила устройства, установки, содержания, употребления и освидетельствования паровых котлов на морских судах торгового флота издавались главноуправляющим ГУТМиП [5, с. 719–729].

3-го июля 1903 г. главноуправляющим ТМиП утверждены правила освидетельствования судов. Выработывая правила для пассажирских судов, остановились на правилах, имеющих общее мировое значение, и такими признали правила английского совета торговли Boardoftrade, а испытание корпусов, котлов и механизмов решили производить по правилам Ллойда (с целью доверия со стороны иностранцев). По установлении правил технического осмотра судов решили применять их на практике «с осмотрительной постепенностью», а именно: для тех судов, что только собирались строить, – со дня обновления правил требовать применения их в полном объеме; для судов, находящихся в момент издания правил в постройке, – допускать облегчения; для судов, уже плавающих, – вводить требования по мере совершающихся на них перемен и ремонтов.

Введение правил решили произвести так: проект отпечатать и разослать начальникам портов и представителям мореплавания и судостроения с предложением предоставить в 2 месяца свои замечания. После этого, приняв во внимание представленные замечания, правила ввести в действие при сопровождении их инструкцией по постепенности их применения. До признания взаимности свидетельствованных судов и установления российской классификации административным распоряжением портовым управлениям и лицам, производящим освидетельствование, следовало принимать свидетельства: английского Ллойда; германского Ллойда; норвежского Ллойда; бюро Веритас. Освидетельствование, произведенное в одном порту, было обязательно для других. Все суда следовало освидетельствовать в одном из портов с выдачей свидетельств.

Освидетельствование следовало производить с возможно меньшими затруднениями и без задержек судна в его отход, и только в случае явной опасности плавания для судна оно могло быть задержано для основательного осмотра. Дабы не задерживать судно, освидетельствование его могло проводиться частями в одном