

УДК 343.197.7

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ
ТРАНСПОРТНОЙ ЮСТИЦИИ В 1945-1957 ГГ.**

Шкаревский Д. Н.

Сургутский государственный университет ХМАО-Югры

Задача статьи состоит в том, чтобы выделить основные тенденции в развитии нормативно-правового регулирования органов транспортной юстиции в послевоенный период. По мнению автора, регулирование отличалось нестабильностью и запутанностью. По всей видимости, сделано это было намеренно. С момента отмены военного положения на транспорте в 1948 г. для органов транспортной юстиции был запущен процесс, оказавшийся для них необратимым. Наблюдается постепенная ликвидация специальных норм, применяемых данными органами юстиции. Они теряют характер специальных органов, сближаясь с органами общей юстиции. В результате, к середине 1950-х гг. их практически ничто не отличало от органов общей юстиции и ничто не мешало их ликвидации.

Ключевые слова: советская юстиция, специальная юстиция, транспортная юстиция, транспортные суды.

Органы транспортной юстиции существовали с 1930 по 1957 гг. в качестве специальных органов юстиции. До Великой Отечественной войны они использовались как инструмент обеспечения политики индустриализации. Их вклад в достижение победы в войне можно оценить, как весьма существенный. Однако, к 1948 г. задачи, стоявшие перед ними, были выполнены. Советский транспорт более не нуждался в таком инструменте. Несмотря на это их ликвидация произошла лишь в 1957 г.

За 1946–1956 гг. данными органами юстиции было осуждено 565 461 человек [15, л. 7]. Количество военных трибуналов (линейных судов транспорта) уменьшалось с 85 в 1946 г. до 42 в 1956 г. [16, л. 29] Многие аспекты деятельности органов транспортной юстиции уже изучены [26, 27]. Но, правовое регулирование их деятельности в послевоенный период не становилось предметом специального исследования. Поэтому основная задача данной статьи состоит в том, чтобы выделить основные тенденции в развитии нормативно-правового регулирования органов транспортной юстиции в послевоенный период.

В период Великой Отечественной войны в правовом регулировании органов транспортной юстиции доминировали: нормы чрезвычайного законодательства (постановления Государственного комитета обороны, секретные указы Пленума Верховного Совета СССР (далее – ПВС)), личные распоряжения руководства (И. Сталина); нормы, изложенные в подзаконных актах (приказах Наркомата юстиции, Главной военной прокуратуры и т.п.).

После окончания войны нормы чрезвычайного законодательства отменяются постепенно. Наблюдается декриминализация ряда составов преступлений. Например, в 1948 г. был отменен п. 2 постановления Пленума Верховного суда СССР от 30. 08. 1943 г. «О самовольном уходе с транспорта работников младше 16 лет» [24, с. 3]. Постановлением Пленума Верховного суда СССР от 28. 09. 1945 г. №

12/13/у было дано указание о прекращении применения санкций военного времени [23, с. 4].

Происходит декриминализация трудовых преступлений. Например, был издан указ ПВС СССР от 14 июля 1951 г. «О замене судебной ответственности рабочих и служащих за прогул, кроме случаев неоднократного и длительного прогула, мерами дисциплинарного и общественного воздействия»). Еще один указ ПВС от 11. 03. 1955 г. отменил уголовную ответственность за самовольный проезд в товарных поездах [18]. Указ ПВС СССР от 25. 04. 1956 г. декриминализовал такие трудовые преступления как самовольный уход с предприятий и из учреждений и неоднократный или длительный прогул [19].

В послевоенный период органы транспортной юстиции концентрируются на рассмотрении преступлений, предусмотренных следующими статьями УК РСФСР: 59-3-б, 59-3-в, 75-1, 75-2, 75-3, 80, 93, 156-1 176, 184. Причем с 1947 г. появились предложения по изменению этих составов преступлений. Так, было предложено ст. ст. 93, 75-2 УК РСФСР исключить как утратившие практическое значение. Статьи 80, 75-1 УК РСФСР предлагалось включить «в другие статьи с более широкой диспозицией». Статьи 156-1, 75-6, 176, 184 УК РСФСР оценивались как «имеющие вспомогательное значение», а ст. 59-3-б УК РСФСР как не находящая на практике самостоятельного применения.

В итоге предлагалось оставить только статью 59-3-в УК РСФСР в измененном виде, чтобы она охватила «все нарушения о правопорядке, обеспечивающего выполнение водным транспортом стоящих перед ним государственных задач» [17, с. 13]. Осторожно начинает обсуждаться вопрос о сужении подсудности военных трибуналов транспорта [13, л. 291]. Однако в первые послевоенные годы данная инициатива не нашла поддержки.

В то же время появляются новые указы Пленума Верховного Совета СССР, которые распространяли свое действие и на железнодорожный и водный транспорт. Так, 4 июня 1947 г. были приняты два указа «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» и «Об усилении охраны личной собственности граждан».

Согласно первому указу самое легкое наказание было установлено за кражу, присвоение, растрату или иное хищение колхозного, кооперативного или иного общественного имущества в виде заключения в исправительно-трудовом лагере на срок от 5 до 8 лет с конфискацией имущества или без конфискации. По этому указу максимальное количество осужденных наблюдалось в 1947 г. (41 033 человек), минимальное – в 1956 г. (3 839 человек) [16, л. 34]. Систематическое и существенное снижение количества осужденных явно свидетельствует о проведении уголовно-правовых кампаний в 1947 и 1948 гг. и о постепенном снижении актуальности этого вида преступлений.

По данным заместителя министра государственной безопасности С. Огольцова, только за период с 1 ноября 1947 г. по 1 сентября 1948 г. на транспорте было «ликвидировано 277 организованных преступных групп с числом участников 958 человек». У них было изъято похищенных грузов на сумму свыше 1,5 млн. рублей. 80% привлеченных к ответственности являлись работниками транспорта [7, л. 35]. Генеральный прокурор Г. Сафонов в 1951 г. отмечал, что при расследовании дел о крупных организованных хищениях государственного и общественного имущества,

отдельные прокурорско-следственные работники и работники милиции становятся на путь искусственного создания громоздких дел с числом обвиняемых, достигающем 40–60 человек. «Такого рода дела создаются ... в расчете на внешний эффект. Привлекаются по одному делу группы преступников не связанные или связанные лишь через одного обвиняемого». Поэтому Г. Сафонов предложил «тщательно определять круг обвиняемых по делу» [2, л. 60].

Второй указ устанавливал только за кражу личного имущества граждан наказание в виде заключения в исправительно-трудовом лагере на срок от 5 до 6 лет. Его применение характеризовалось обратными тенденциями – количество осужденных систематически увеличивалось с 1 315 человек в 1947 г. до 7 760 человек в 1956 г. Отмечу, что оба указа предусматривали наказание за доноительство.

Также линейные суды принимали участие в реализации указа от 26 июня 1951 г. «Об освобождении от наказания работников локомотивных бригад, осужденных за крушения и аварии, совершенные ими во время нахождения на работе сверх установленных норм». Однако под его действие попало небольшое количество осужденных транспортников (251 человек в августе 1951 г.) [22, л. 122].

После Великой Отечественной войны актуальность приобрели дела об умышленных убийствах на транспорте. 30. 04. 1954 г. был издан Указ ПВС СССР «Об усилении уголовной ответственности за умышленное убийство». Он распространял действие Указа ПВС СССР от 12. 01. 1950 г. «О применении смертной казни к изменникам родины, шпионам, подрывникам-диверсантам» на лиц, совершивших умышленное убийство при отягчающих обстоятельствах. В органах транспортной юстиции эти дела были переданы в подсудность окружных транспортных судов, но на практике они «неправильно» передавались в линейные суды. Суды не всегда правильно применяли указ от 30. 04. 1954 г. Имело место расширительное толкование этого указа, а именно смертная казнь назначалась за покушение на убийство. Вследствие этого Транспортная коллегия Верховного Суда СССР заменяла расстрел лишением свободы.

Органы транспортной юстиции в послевоенный период продолжали руководствоваться в своей работе постановлениями правительства (Совета министров). Например, постановления «О мероприятиях по улучшению охраны и усилению борьбы с хищениями грузов на железнодорожном, речном и морском транспорте», «Об улучшении работы железных дорог» [2, л. 51, 192], «О мерах по обеспечению сохранности грузов при перевозках по железным дорогам» [3, л. 4] и др.

В послевоенный период сохранялась роль подзаконных актов, издаваемых Министерством юстиции. Отмечу, что к 1948 г. сформировалась нормативно-правовая база достаточная для деятельности органов транспортной юстиции. Поэтому на данном этапе особую роль приобрели подзаконные акты, акцентировавшие применение тех или иных норм, изложенных в УК или указах ПВС СССР. Отмечу, что эти подзаконные акты могли противоречить действующему законодательству. Например, в 1946 г. нарком юстиции Н. Рычков возложил на военные трибуналы корпусов железнодорожных войск рассмотрение дел о всех преступлениях, совершенных военнослужащими частей ж.д. войск соответствующих корпусов и личным составом приданных им спецформирований,

– до помощников командиров полков включительно [8, л. 61]. Также в августе 1946 г. он приказал «Постановление Пленума Верховного суда СССР № 8/4/V от 12 июля 1946 г. на военнослужащих ж.д. войск не распространять и из дисциплинарных батальонов их не освобождать до особого указания» [8, л. 15].

В 1947 г. заместитель наркома юстиции Г. Пуговкин обязал военные трибуналы транспорта принимать к своему производству судебные дела, возбужденные и расследованные органами охраны МГБ на железнодорожном и водном транспорте, если обвинительное заключение утверждено прокурором. Кроме этого, он освободил органы транспортной прокуратуры от выполнения ст. 109 УПК РСФСР [14, л. 161].

В результате такой деятельности НКЮ на практике достаточно часто возникали споры между различными трибуналами о подсудности (например, между ВТ ж.д. и ВТ войск НКВД) [12, л. 8].

С 1953 г. существенное значение стало придаваться борьбе с хулиганством на транспорте. Это преступление объявили одним «из опасных и тяжких». Например, начальник Главного управления по делам линейных транспортных судов В. Ширвинский приказал не проявлять «мягкотелость к хулиганам», не использовать условные наказания и ИТР по отношению к ним. Для исправления ошибок всех председателей линейных судов железнодорожного транспорта обязали изучить судебную практику по делам о хулиганстве за второе полугодие 1952 г. [10, л. 1].

С 1951 г. подзаконными актами ограничивается привлечение работников железнодорожного транспорта к уголовной ответственности за преступления по службе. Была восстановлена практика привлечения железнодорожников с согласия непосредственного руководителя. Так, лиц младшего начальствующего состава и рядового состава можно было привлечь только с согласия начальника отделения дороги. Лиц старшего начальствующего состава – с согласия министра путей сообщения [5, л. 61].

Кроме этого органы транспортной юстиции опирались на нормы, закрепленные в уставах транспорта. До середины 1950-х гг. использовались уставы, принятые в 1930-е гг. С 1 апреля 1955 г. был введен в действие Устав железных дорог СССР, а с 1 января 1956 г. – Устав водного транспорта.

В 1948 г. председатель Верховного суда А. Волин вновь поднял тему о сужении подсудности органов юстиции на транспорте. Он предложил оставить им лишь дела следующих категорий: о нарушении работниками транспорта правил движения и эксплуатации, которое повлекло или могло повлечь тяжелые последствия; о должностных преступлениях; о разрушении или повреждении путей сообщения, сооружений; о хищении грузов [11, л. 211]. Остальные дела он предлагал передать в подсудность народных судов.

В начале 1950-х гг. оставались проблемы в подсудности органов транспортной юстиции. В ходе кустового совещания работников прокуратур бассейнов и участков морского и речного флота, которое состоялось 21–24 марта 1950 г., прокурор Ленского бассейна т. Граков заявил: «Пора отрегулировать вопрос о подсудности всех наших дел линейным судам, т.к. народные суды перегружены и не желают принимать наши дела» [4, л. 26].

В ходе обсуждения результатов проверки Главного управления по делам линейных судов ж.д. и водного транспорта Главный прокурор ж.д. транспорта Савин заявил следующее: «т. Мирошниченко ставит вопрос о сокращении штата линейных судов, т.к. нагрузка незначительна... Надо расширить подсудность линейных судов, т.к. мы должны усилить свое влияние с точки зрения наведения порядка на железнодорожном транспорте, где у нас имеются еще слабые места» [9, л. 148].

В целом, подсудность транспортных судов в начале 1950-х гг. оставалась не стабильной. Так, ряд дел, связанных с безопасностью движения поездов, в 1951 г. ввиду отдаленности многих народных судов были переданы железнодорожным линейным судам [21, л. 1]. Однако в дальнейшем дискуссия о расширении / сужении подсудности органов транспортной юстиции отходит на второй план в связи со спорами о ликвидации данной системы.

Вопросы квалификации преступлений органами транспортной юстиции находились под пристальным вниманием центра. В этом вопросе большую роль играли постановления Пленума и директивные письма Верховного суда СССР. Так, Постановление от 6. 01. 1950 г. № 1/2/у указывало квалифицировать нарушение правил движения флота, которые повлекли или могли повлечь за собой действия, указанные по ст. 59-3-в УК РСФСР, по данной статье [25, с. 134-136].

Пленум Верховного Суда СССР регулировал и другие важные вопросы деятельности транспортных органов юстиции. Например, Постановление Верховного суда № 12/13/у от 28. 9. 1945 г. указывало всем трибуналам транспорта, за исключением действующих в местностях, объявленных на военном положении, прекратить применение санкций военного времени и применять военным трибуналам процессуальные нормы мирного времени [1, л. 57]. Но несмотря на отмену военного положения на транспорте в 1948 г., вплоть до 1951 г. работники транспорта за прогулы и самовольный уход с предприятия или учреждения привлекались к ответственности не по Указу ПВС СССР от 26. 06. 1940 г., а по ст. 59-3-в УК. Последняя предусматривала в виде санкции до 10 лет лишения свободы. Только линейный суд ж.д. им. Куйбышева по этой статье с 1 мая 1948 г. по 1 августа 1951 г. осудил 247 работников дороги, связанных с движением поездов. Не правильная судебная практика объяснялась «путанными указаниями» начальника Главного управления линейных судов МЮ СССР В. Ширвинского, который руководствовался постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 13. 11. 1941 г. при подготовке приказа № 2/01 от 6. 01. 1950 г. Этот приказ «особо ориентировал линейные суды на усиление борьбы с этими преступлениями» [20, л. 197, 199].

Итак, основные тенденции в развитии нормативно-правового регулирования органов транспортной юстиции в послевоенный период сводятся к следующим. Во-первых, регулирование отличалось нестабильностью и запутанностью. Проблемы подсудности и квалификации преступлений не были решены. В этих вопросах требовалось учитывать нормы УПК, УК, различных положений, массы секретных актов. В условиях низкого уровня обеспечения литературой и правовыми актами это создавало неразбериху. Особенно страдали от этого новые, не опытные члены органов транспортной юстиции. Эти проблемы прослеживаются в течение всего периода существования этих органов. Складывается впечатление, что сделано это

было намеренно для того, чтобы периодически организовывать уголовно-правовые кампании.

Во-вторых, после окончания войны и до 1953 г. вопросы подсудности органов транспортной юстиции продолжали оставаться «камнем преткновения». Вероятно, лишь позиция И. Сталина защищала их от существенного сокращения подсудности и ликвидации. С 1953 г. ситуация резко изменилась. Происходит «схлопывание» этих органов.

В-третьих, с момента отмены военного положения на транспорте в 1948 г. для органов транспортной юстиции был запущен процесс, оказавшийся для них необратимым. Наблюдается постепенная ликвидация специальных норм, применяемых данными органами юстиции. С этой точки зрения происходит сужение их компетенции. Параллельно происходил процесс увеличения их юрисдикции за счет актуализации норм, действовавших в органах общей юстиции. Таким образом, органы транспортной юстиции теряют характер специальных органов юстиции, сближаясь с органами общей юстиции. В результате, к середине 1950-х гг. их практически ничто не отличало от органов общей юстиции. Поэтому ничто не мешало их ликвидации. Это и произошло в 1957 г.

Список литературы

1. Государственный архив РФ (далее – ГАРФ). Ф. 8131. Оп. 21. Д. 217.
2. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 24. Д. 2.
3. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 25. Д. 1.
4. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 28. Д. 441.
5. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 32. Д. 1.
6. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 32. Д. 2.
7. ГАРФ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 906.
8. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 470.
9. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 700.
10. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 753.
11. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 2. Д. 51.
12. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 142.
13. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 144.
14. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 488.
15. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 6. Д. 111.
16. ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 6. Д. 15.
17. Иванов С. Составы преступлений на водном транспорте // Социалистическая законность. 1947. № 4. С. 12-15.
18. О замене уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах мерами административного воздействия. Указ ПВС СССР от 11.03.1955 г. // Ведомости ВС СССР. 1955. № 5, ст. 114.
19. Об отмене судебной ответственности рабочих и служащих за самовольный уход с предприятий и из учреждений и за прогул без уважительной причины. Указ ПВС СССР от 25.04.1956 г. // Ведомости ВС СССР. 1956 № 10, ст. 203.
20. Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 136. Д. 315.
21. РГАСПИ Ф. 82. Оп. 2. Д. 601.
22. РГАСПИ Ф. 82. Оп. 2. Д. 890.
23. Сборник № 1 текущего законодательства, приказов Генерального прокурора СССР, Министра юстиции СССР и постановлений Пленума Верховного суда СССР. М.: Прокуратура ГВП жд., 1947. 545 с.
24. Сборник по текущему законодательству и судебной практике (в помощь адвокату). М.: Издание Моск-ой гор-ой коллегии адвокатов, 1949. 181 с.
25. Сборник постановлений Пленума Верховного суда СССР (1924-1977 гг.). /сост. Е.А. Смоленцев. М. Изд-во Совета народных деп-ов СССР. 1981. 2 ч. 315 с.
26. Шкаревский Д.Н. Органы транспортной юстиции СССР в 1941-1957 гг. // Вопросы истории. 2020. № 7. С. 235-247.
27. Шкаревский Д.Н. Формирование и развитие органов транспортной юстиции в 1930-е гг. М.: «Юрлитинформ», 2018. 219 с.

Shkarevsky D.N. The legal regulation of the activities of transport authorities of justice in the years 1945-1957 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2020. – T. 6 (72). № 4. – P. 66-72.

The purpose of the article is to highlight the main trends in the development of legal regulation of transport justice bodies in the post-war period. According to the author, regulation was characterized by instability and confusion. Apparently, this was done intentionally. Since the lifting of martial law on transport in 1948, the transport justice authorities have been involved in a process that has proved irreversible for them. There is a gradual elimination of special rules applied by these judicial authorities. They lose the character of special bodies of justice, becoming closer to the bodies of General justice. As a result, by the mid-1950s, they were virtually indistinguishable from the General justice authorities and there was nothing to prevent their elimination.

Keyword: Soviet justice, special justice, transport justice, transport courts.

Spisok literaturey

1. Gosudarstvennyy arhiv RF (dalee – GARF). F. 8131. Op. 21. D. 217
2. GARF. F. 8131. Op. 24. D. 2.
3. GARF. F. 8131. Op. 25. D. 1.
4. GARF. F. 8131. Op. 28. D. 441.
5. GARF. F. 8131. Op. 32. D. 1.
6. GARF. F. 8131. Op. 32. D. 2.
7. GARF. F. 82. Op. 2. D. 906.
8. GARF. F. 9492. Op. 1a. D. 470.
9. GARF. F. 9492. Op. 1a. D. 700.
10. GARF. F. 9492. Op. 1a. D. 753.
11. GARF. F. 9492. Op. 2. D. 51.
12. GARF. F. 9492. Op. 4. D. 142.
13. GARF. F. 9492. Op. 4. D. 144.
14. GARF. F. 9492. Op. 4. D. 488.
15. GARF. F. 9492. Op. 6. D. 111.
16. GARF. F. 9492. Op. 6. D. 15.
17. Ivanov S. Sostavy prestuplenij na vodnom transporte // *Socialisticheskaya zakonnost'*. 1947. № 4. S. 12-15
18. O zamene ugolovnoj otvetstvennosti za samovol'nyj proezd v tovarnyh poezdah merami administrativnogo vozdejstviya. Ukaz PVS SSSR ot 11.03.1955 g. // *Vedomosti VS SSSR*. 1955. № 5, st. 114.
19. Ob otmene sudebnoj otvetstvennosti rabochih i sluzhashchih za samovol'nyj uhod s predpriyatij i iz uchrezhdenij i za progul bez uvazhitel'noj prichiny. Ukaz PVS SSSR ot 25.04.1956 g. // *Vedomosti VS SSSR*. 1956 № 10, st. 203.
20. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoy istorii (dalee – RGASPI). F. 17. Op. 136. D. 315
21. RGASPI F. 82. Op. 2. D. 601.
22. RGASPI F. 82. Op. 2. D. 890.
23. Sbornik № 1 tekushchego zakonodatel'stva, prikazov General'nogo prokurora SSSR, Ministra yusticii SSSR i postanovlenij Plenuma Verhovnogo suda SSSR. M.: Prokuratura GVP zh.d. 1947. 545 s.
24. Sbornik po tekushchemu zakonodatel'stvu i sudebnoj praktike (v pomoshch' advokatu). M.: Izdanie Moskoj gor-oj kollegii advokatov. 1949. 181 s.
25. Sbornik postanovlenij Plenuma Verhovnogo suda SSSR (1924-1977 gg.). /sost. E.A. Smolencev. M. Izd-vo Soveta narodnyh dep-ov SSSR. 1981. 2 ch. 315 s.
26. SHkarevskij D.N. Organy transportnoj yusticii SSSR v 1941-1957 gg. // *Voprosy istorii*. 2020. № 7. S. 235-247.
27. SHkarevskij D.N. Formirovanie i razvitie organov transportnoj yusticii v 1930-e gg. M.: «Yurlitinform», 2018. 219 s.