

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ЗАКОННОСТЬ

Редакция
Москва, Пушкинская ул.,
д. 15а

Телефоны
К-6-93-35
К-9-93-40

ОРГАН ПРОКУРАТУРЫ СССР
Шестой год издания

1940 г.

4

АПРЕЛЬ

СССР
БИБЛИОТЕКА
Инв. № 524/4
ВНИИ Криминалистики

Задачи прокуратуры в навигацию 1940 г.

Морской и речной флот нашей страны вступает в навигационный период. Несколько лет подряд водный транспорт не выполняет заданий партии и правительства. Не был выполнен государственный план перевозок и в 1939 г.

Если работа речников в прошлую навигацию несколько улучшилась, то работа морского флота Советом Народных Комиссаров СССР признана неудовлетворительной. Особенно плохо работали моряки Каспия, снизившие объем нефтеперевозок даже по сравнению с 1938 г.

Осталось невыполненным решение правительства от 27 марта 1938 г., обязавшее руководство морского флота до 1 января 1940 г. отремонтировать и привести в полный порядок запущенный морской транспортный флот, искоренив поощрявшуюся антисоветскими вредителями практику эксплуатации флота на износ.

Перед водниками стоят ответственные задачи по выполнению решений XVIII съезда ВКП(б) и указаний вождя народов товарища Сталина о необходимости полностью ликвидировать отставание водного транспорта. 1940 г. должен стать годом превращения водного транспорта во всем объеме в передовую отрасль народного хозяйства.

В деле борьбы за успешное выполнение в 1940 г. водным транспортом государственного плана перевозок большая роль принадлежит прокуратуре морского и речного флота.

Работа прокуратуры морского и речного флота в 1939 г. не может быть признана удовлетворительной, так как прокуроры бассейнов и участков не сумели нанести серьезного удара по виновникам аварий, простоев, недоброкачественного и несвоевременного судоремонта, расхищения, порчи и засыпки грузов.

В борьбе с этими видами преступности на водном транспорте прокуратура морского и речного флота не обеспечила необходимой тщательности, оперативности и, главное, политической заостренности в своей работе.

Достаточно указать на то, что 77% всех дел об авариях, законченных следствием в 1939 г., расследовались свыше срока, установленного приказами Прокурора СССР. Некоторые прокуратуры бассейнов (Черноморского, Московско-Окского, Аму-Дарьинского, Енисейского и др.) не привлекли к ответственности ни одного виновника простоев. В преобладающем большинстве прокуратур бассейнов и участков отсутствовала должная борьба с недоброкачественным судоремонтом.

Основным пороком работы прокуратур бассейнов и участков был «кабинетный стиль» работы с ориентацией на поступление материалов о преступности в порядке самотека. Данные о простоях, отставании судоремонта, претензиях, о недостатках грузов и аварийности не подвергались серьезному анализу, не выявлялись их причины и виновники.

В свете ответственных задач, стоящих перед водным транспортом в борьбе за успешное выполнение государственного плана перевозок 1940 г., повышаются и требования, предъявляемые прокуратуре морского и речного флота по активизации ее борьбы с преступностью и нарушениями социалистической законности на водном транспорте. Работа прокуратуры должна быть политически заостренной, основанной прежде всего на государственных принципах, а не на местных привычках, оценках и интересах, должна всемерно способствовать укреплению организованности и дисциплины на водном транспорте.

В 1939 г. аварийность морского и речного флота продолжала оставаться высокой. Авариями тормозился дальнейший рост водного транспорта, нанесены огромные убытки государству, десятки судов выведены из эксплуатации на длительные сроки.

Продолжающаяся высокая аварийность свидетельствует о том, что наши моряки и речники не выполняют требования Ленина «создать настоящую, железную, военную дисциплину» на водном транспорте».

До двух третей аварий происходит по прямой вине работников водного транспорта, из-за нарушений трудовой дисциплины, неправильного управления судами, нарушения правил плавания, недоброкачественного судоремонта, плохого состояния путевого хозяйства и недопустимой запущенности дноуглубительных работ.

В начавшуюся на Черном и Азовском морях навигацию 1940 г. уже произошел ряд аварий.

Работа прокуратур бассейнов и участков по борьбе с авариями проходила как по линии профилактических мероприятий, так и путем привлечения аварийщиков к уголовной ответственности.

Анализ аварийности и разбор отдельных случаев аварий на совещаниях судоводителей, помещение статей в печати об авариях и причинах, их порождающих, организация на крупных судах групп содействия прокуратуре, предложение руководителям пароходств конкретных мероприятий на основе анализа дел и материалов об авариях являлись методами профилактической работы большинства прокуратур бассейнов и участков в 1939 г. по борьбе с аварийностью флота. Неплохую профилактическую работу по борьбе с авариями провела прокуратура Азово-Донско-Кубанского бассейна (прокурор т. Пономарев), которая сделала руководителям пароходств 12 представлений по различным вопросам борьбы с

авариями и систематически освещала характерные аварийные дела в печати.

Прокуратура Енисейского бассейна (прокурор т. Темеров) провела 5 совещаний с активом, 33 беседы с плавсоставом судов, 7 совещаний с работниками инспекции судоходного надзора, а также ставила вопросы борьбы с авариями перед крайевыми партийными организациями.

В 1939 г. прокуратура более осторожно и вдумчиво возбуждала уголовные дела об авариях. По сравнению с 1937 г. число работников водного транспорта, осужденных за аварии, снизилось вдвое. Особенно резко снизилось число привлеченных и осужденных работников таких основных специальностей как капитаны и механики.

Неплохих показателей достигла прокуратура в области судебного надзора по делам об авариях. Все дела этой категории в подготовительных и судебных заседаниях были рассмотрены с участием прокуроров.

В водотранспортной коллегии Верховного суда СССР главная прокуратура морского и речного флота давала свои заключения по всем рассмотренным в кассационном порядке делам об авариях.

В качестве примеров правильного привлечения к уголовной ответственности и проведения судебных процессов над аварийщиками и дезорганизаторами водного транспорта можно привести следующие дела.

В верховьях р. Ангара сгорел грузный мотокатер «Орон». Следствие вскрыло, что пожар произошел по причине грубого нарушения трудовой дисциплины старшиной катера Поповым и механиком Овчаренко, которые на вахте пьянствовали и допустили курения в запрещенном месте. Линейный суд приговорил Овчаренку к десяти годам, а Попова — к восьми годам лишения свободы.

На р. Енисее в результате грубого нарушения противопожарных правил, пьянства и нарушения трудовой дисциплины сгорел дебаркадер ГУСМП. По этому делу был осужден к длительному сроку лишения свободы ряд злостных нарушителей трудовой дисциплины.

Прокуратурой Азово-Донско-Кубанского бассейна был правильно привлечен к уголовной ответственности за аварию капитан парохода «Делегат» Игнатенко. Следствием было установлено, что Игнатенко не принял мер предосторожности при расхождении со встречными судами, неоднократно нарушал трудовую дисциплину и пьянствовал с экипажем. Линейный суд приговорил Игнатенку к трем годам лишения свободы.

В работе прокуратур бассейнов в области борьбы с авариями в 1939 г. имели место серьезные, а подчас совершенно нетерпимые недостатки, которые надо полностью устранить в навигацию 1940 г.

Несмотря на снижение числа привлеченных, продолжает иметь место неосновательное привлечение работников водного транспорта в качестве обвиняемых по делам об авариях.

В самом процессе следствия по делам об авариях были прекращены дела в отношении 19,2% всего числа привлеченных. Огромный отсев привлеченных продолжался в подготовительных и судебных заседаниях линейных судов, а также в воднотранспортной коллегии Верховного суда СССР. Поэтому борьба за обоснованность привлечения, за меткое направление ударов судебной репрессии по подлинным аварийщикам и разгильдяям, борьба с бесцельной тратой времени является и в навигацию 1940 г. первоочередной задачей.

Совершенно неудовлетворительными были темпы расследования дел об авариях.

Как уже сказано выше, 77% всех дел об авариях расследовались свыше десятидневного срока.

Наиболее неблагоприятным является положение со сроками следствия в прокуратурах Московско-Окского бассейна (прокурор т. Андрианов), где 55% дел об авариях расследовалось свыше 20 дней, и Средневожского бассейна (и. о. прокурора т. Генпар), где свыше 20 дней расследовалось 70% дел. Безобразную волокиту в расследовании отдельных дел о серьезных авариях допускали прокуроры Черноморского (т. Белый) и Каспийского (т. Ткачев) бассейнов. Сравнительно лучше и оперативнее работали прокуратуры Днепровского (т. Виноградов) и Балтийского (т. Григорьев) бассейнов.

Необходимо принять меры к тому, чтобы расследование по делам об авариях начиналось немедленно после того, как прокуратуре стало известно об аварии.

Только неповоротливостью прокуратуры можно объяснить такое положение, при котором в Северном бассейне (бывш. прокурор т. Андреев, ст. следователь т. Родько) начинали расследование спустя 35 дней после аварии.

Не менее важной задачей прокуроров бассейнов является принятие мер к ускорению рассмотрения дел об авариях в судах. Нередко дела об авариях лежат в судах без движения долгое время. Например, 108 дел рассмотрены линейными судами в срок свыше 15 дней после принятия их к производству, а 43 дела лежали в судах без движения свыше месяца.

В 1939 г. на судах речного, морского и рыбного флота было много пожаров. Почти все случаи пожаров имели место вследствие вопиющей халатности администрации и членов судовых команд, пренебрежения судовой и береговой администрации к противопожарным правилам.

С самого начала навигации необходимо решительно ударить по тем, кто своим наплева- тельским отношением к противопожарной охране ставит под угрозу гибели десятки человеческих жизней, ставит под угрозу уничтожения принадлежащие советскому народу миллионные ценности.

Прокуроры и следователи прокуратуры морского и речного флота при расследовании дел о пожарах ни на минуту не должны упускать из виду возможность умышленного поджога, совершенного врагами народа, диверсантами.

К недостаткам расследования нужно отнести неумелое назначение и использование экспертизы. Два серьезнейших дела прокуратуры Черноморского бассейна об авариях были возвращены судом на доследование из-за неполноты и некомпетентности экспертизы.

Каждый следователь должен тщательно подбирать экспертов, правильно ставить перед ними вопросы, критически оценивать ответы, а не слепо шествовать в хвосте у эксперта. Для того чтобы улучшить качество следствия по делам о преступлениях на водном транспорте, следователи и прокуроры должны по-серьезному освоить вопросы техники и эксплуатации морского и речного флота.

Прокуроры не могут снять с себя ответственность за неудовлетворительную организацию в 1939 г. судебных процессов над аварийщиками. Большое количество дел об авариях было заслушано в кабинетной обстановке, без привлечения широких водничьих масс, в результате чего судебные процессы не имели должного воспитательного значения.

Судебные процессы по делам об авариях и выступления на них прокуроров должны мобилизовать водничью массу на борьбу за укрепление дисциплины. Судебные процессы только тогда дадут должный эффект, когда будут сопровождаться развернутой массово-политической работой, проводимой политотделами, партийными, профессиональными организациями и печатью. Улучшить проведение судебных процессов над аварийщиками и другими дезорганизаторами водного транспорта является важной задачей прокуроров бассейнов и участков в навигацию 1940 г.