



УДК 343.197 + 343.197.7

Д. Н. Шкаревский

О ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ И ВОДНОТРАНСПОРТНЫМИ СУДАМИ

D. N. Shkarevsky

ABOUT CENTRALIZE THE MANAGEMENT OF RAIL AND WATER TRANSPORT COURTS

Статья посвящена чрезвычайно важной и малоизученной теме — управлению специальными советскими судами, к числу которых относятся и железнодорожные и воднотранспортные линейные суды.

В литературе господствует точка зрения, согласно которой создание и управление специальными судами прошли спокойно, без каких-либо эксцессов. Новые документы, оказавшиеся в распоряжении автора, позволяют иначе взглянуть на данный государственно-правовой процесс.

В работе описана борьба за контроль и влияние на органы транспортной юстиции между органами региональной и центральной власти, а также между Прокуратурой СССР и Народным комиссариатом водного транспорта СССР.

Ключевые слова: специальные суды СССР, транспортные суды СССР.

The article is devoted extremely important and poorly understood topic — management of the Special Soviet courts, which include rail and water transport linear courts.

In the literature is dominated by the view that the creation and management of special courts passed quietly, without any excesses. New documents at the disposal of the author allow to take another look on this state and legal process.

The article describes the struggle for control and influence on the transport authorities Justice between the regional and central government, as well as between the Prosecutor's Office of the USSR and the People's Commissariat of Water Transport of the USSR.

Keywords: special courts of the USSR, transport courts of the USSR.

62



Постановлением ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. «в целях усиления борьбы с преступлениями, угрожающими нормальной работе транспорта, приближения разбора дел об этих преступлениях к месту их совершения и ускорения производства этих дел, а также в целях привлечения к борьбе с преступлениями на транспорте внимания широкой пролетарской общественности» [8] были организованы линейные суды железнодорожного транспорта.

Процесс формирования и становления этих органов юстиции в современной литературе остается неизученным. Поэтому среди исследователей бытует точка зрения о «безболезненной», гладкой и спокойной работе транспортных судов сразу же после вступления в силу указанного выше постановления ЦИК и СНК СССР. На самом деле это не совсем так. В работе транспортных судов было много проблем с обеспечением кадрами, материальными средствами, подсудностью и т. п.

Одной из наиболее важных проблем на тот момент являлся вопрос об их подчиненности. Дело в том, что согласно п. 1 Постановления ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. железнодорожные линейные суды создавались по местонахождению дирекции железных дорог (в РСФСР — при краевых (областных) судах, в УССР — при межрайонных судах, в БССР — создавался линейный суд в Минске по местонахождению управления уполномоченного НКПС, в остальных республиках — при верховных судах республик).

Таким образом, система специальной транспортной юстиции оказалась под контролем руководства союзных республик.

В результате практически сразу же (с 1931 г.) развернулась борьба за контроль над линейными железнодорожными судами между регионами. Дело в том, что многие железные дороги СССР имели достаточно большую протяженность и проходили по территории нескольких союзных республик или национальных автономий, элиты которых стремились иметь «свои» линейные суды на этих («своих») участках железных дорог.

Одними из первых ходатайства об организации в пределах республик самостоятельных линейных транспортных судов для обслуживания «своих» железных дорог направили Татарская АССР, Башкирская АССР, Крымская АССР [1, л. 2]. Получив отказ, многие местные руководящие работники начали самостоятельно создавать транспортные суды на подчиненной им территории.

Например, уже в феврале 1931 г. в Положении о судостроительстве Азербайджанской ССР была внесена статья 139а, разрешившая организацию железнодорожного линейного суда при Верховном Суде Азербайджанской ССР. Необходимо отметить, что по территории Азербайджана проходила одна Закавказская железная дорога, обслуживал которую линсуд, находящийся в г. Тифлис при главсуде Грузии [3, л. 2].

В Восточной Сибири в г. Иркутске в первой половине 1931 г. были организованы линейный суд и транспортная прокуратура для участка Томской железной дороги, которая проходила по территории этого региона («Восточно-Сибирского края»). Прокуратура СССР выявила данное нарушение постановления ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. и обратилась в Наркомат юстиции (Н. В. Крыленко) с требованием отменить это распоряжение и привести судебные и прокурорские структуры Восточной и Западной Сибири в соответствие

с законом. Однако Крыленко пошел на конфликт с прокуратурой и отказался выполнять это требование [1, л. 3].

В апреле 1931 г. Президиум ЦИК Крымской АССР издал постановление об образовании линейного суда при Главсуде Крыма (для обслуживания участка Южной железной дороги на территории Крыма) и санкционировал организацию «особой транспортной прокуратуры при прокуратуре Крымской АССР» [2, л. 1].

Руководство УССР также вмешалось в эту борьбу и попыталось внести поправки в ст. 1, 2, 5 Постановления ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г., касающиеся подчиненности линейных железнодорожных судов [7, л. 4, 8].

В результате в системе железнодорожной юстиции царил неразбериха: была «недостаточно усвоена организационная структура линейных судов. Некоторые суды считают себя сессиями краевых судов (выносят приговоры от их имени), некоторые считают себя выделенными из органов юстиции союзных республик, в некоторых местах один линсуд обслуживает две и более железных дорог» [4, л. 1, 4].

Таким образом, вполне вероятно, что решение о введении органов транспортной юстиции было принято спонтанно, непродуманно. Очевидно, что руководство страны явно не ожидало подобной реакции со стороны местных руководителей на введение органов специальной транспортной юстиции. Поэтому перед руководством СССР встал вопрос о решении данной проблемы, которая, в перспективе вероятно могла привести к всплеску национальных конфликтов.

В итоге было принято Постановление ЦИК и СНК СССР от 27 августа 1933 г. о передаче железнодорожных линейных судов и транспортной прокуратуры железных дорог из системы Народных комиссариатов юстиции союзных республик в систему Верховного суда Союза ССР и Прокуратуры Союза ССР, которое без объяснения причин передавало линсуды в компетенцию Верховного суда СССР и закрепляло за ним кадровую политику [10].

Необходимо отметить, что эта ситуация не стала уроком для руководства страны. В 1934—1936 гг. ситуация повторилась с водными транспортными судами и водной транспортной прокуратурой.

7 июня 1934 г. Постановлением ЦИК и СНК СССР были созданы водные транспортные суды и водная транспортная прокуратура. Причем суды и прокуратуры Черноморского, Каспийского, Верхне-Волжского, Средне-Волжского, Нижне-Волжского, Днепровского бассейнов под-



чинялись Верховному Суду СССР и Прокуратуре СССР, а остальные суды и прокуратуры бассейнов состояли в системе соответствующих союзных республик [11].

Вполне вероятно, что такое положение дел было связано с борьбой за контроль над органами воднотранспортной юстиции. При подготовке нормативных актов о создании водной юстиции развернулась конкуренция между проектами Прокуратуры СССР (И. Акулов, А. Вышинский) и НКВода.

Причем Прокуратура СССР давала заключение по проекту НКВода и раскритиковала его за «включение линейных судов в систему краевых (областных) судов; создание в составе Верховного суда особой коллегии по водным делам и особой водной прокуратуры; неуказывание на то, что линейные суды должны заниматься наиболее серьезными делами». Прокуратуре явно не понравилась подсудность лисудов по проекту НКВода, т. к. проект ограничился «трудовыми преступлениями, нарушениями правил движения, преступлениями, вызвавшими скопление на пристанях, о невыполнении плановых заданий, об уклонении клиентуры, о недоброкачественном ремонте, о контрреволюционных преступлениях» [6, л. 1, 2].

По мнению А. Вышинского и И. Акулова, проект Прокуратуры более выгодно отличался «централизацией судебно-

прокурорских органов на водном транспорте в союзном масштабе и более четко решал вопросы об организационном построении данных органов, а также об их функциях и компетенции» [5, л. 1, 12].

Тем не менее подобное положение в системе подчиненности органов воднотранспортной юстиции не могло продолжаться длительное время. По всей видимости, руководство здесь столкнулось с подобными же проблемами, что и в ситуации с железнодорожными судами. Поэтому в апреле 1936 г. все водные транспортные суды и прокуратуры были переданы в систему Верховного суда и Прокуратуры СССР [9].

Итак, в первой половине 1930-х гг. развернулась борьба за контроль над органами транспортной юстиции как между центральными ведомствами, так и между центральным и региональными уровнями власти. Вполне вероятно, что создание органов транспортной юстиции не являлось продуманным и взвешенным шагом. Центр явно не ожидал, что местное руководство в борьбе за контроль над транспортной юстицией начнет достаточно широко нарушать законодательство СССР.

Кроме этого, вполне вероятно, что изначально руководство задумывало создание транспортных судов и прокуратур как временные органы, стремясь в короткие сроки карательными методами вывести транспорт из кризиса.

Литература

1. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 8. Д. 4.
2. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 8. Д. 12. Л. 1.
3. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 8. Д. 16. Л. 2.
4. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 8. Д. 26. Л. 1, 4.
5. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 10. Д. 42. Л. 1, 12.
6. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 10. Д. 111. Л. 1—2.
7. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 13. Д. 83. Л. 4, 8.
8. О железнодорожных линейных судах : Постановление ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. // СЗ. — 1930. — № 57. — Ст. 601.
9. О передаче всех водных транспортных судов и всей водной транспортной прокуратуры в непосредственное подчинение Верховного суда Союза ССР и Прокуратуры Союза ССР: Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 апреля 1936 г. // СЗ. — 1936. — № 18. — Ст. 150.
10. О передаче железнодорожных линейных судов и транспортной прокуратуры железных дорог из системы Народных комиссариатов юстиции союзных республик в систему Верховного суда Союза ССР и Прокуратуры Союза ССР : Постановление ЦИК и СНК СССР от 27 августа 1933 г. // СЗ. — 1933. — № 55. — Ст. 324.
11. Об организации водных транспортных судов и водной транспортной прокуратуры : Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 июня 1934 г. // СЗ. — 1934. — № 33. — Ст. 251.



ШКАРЕВСКИЙ Денис Николаевич, канд. ист. наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Института государства и права, Сургутский государственный университет ХМАО — Югры. 628400, г. Сургут, ул. Ленина, 1. E-mail: shkarden@mail.ru

SHKAREVSKY Denis Nikolaevich, Ph. D. in History, Associate Professor of the Theory and History of State and Law, Institute of State and Law of «Surgut State University» 628400, Surgut, Lenin Str. 1. E-mail: shkarden@mail.ru

For citation: **D. N. Shkarevsky**. About centralize the management of rail and water transport courts

Problemy prava (Issues of Law) founders journal № 5(53).2015. pp. 62–65.

