

DOI: 10.17803/1729-5920.2020.162.5.116-128

Д. Н. Шкаревский*

Дефекты в деятельности органов транспортной юстиции в 1940—1950-е гг.

Аннотация. В статье на основе ранее не опубликованных архивных источников автор анализирует деятельность органов юстиции на транспорте. По его мнению, в их деятельности можно выделить несколько групп недостатков. Среди них: отклонение от поставленных задач и «либеральная» карательная политика; ошибки в применении норм материального и процессуального права, недостатки организационной работы, делопроизводства, секретного делопроизводства. К основным причинам данных дефектов, по мнению автора, можно отнести отсутствие качественной системы подготовки кадров для этих органов, а также недостаточное финансирование их деятельности. Основные результаты подобных ошибок сводились к неосновательному возбуждению уголовных дел и неосновательному осуждению.

Автор пришел к выводу о нестабильной компетенции данных органов. Она то расширялась, то сужалась. В случае чрезвычайной ситуации наблюдалось ее расширение и на первый план выходила карательная функция данных органов. В результате наблюдалось систематическое превышение их полномочий, а также массовое нарушение норм материального и процессуального права. В периоды стабилизации эти органы должны были выполнять более широкие функции по воспитанию работников транспорта, пропаганде решений партии и правительства. Подобная политика, по мнению руководства страны, должна была способствовать предотвращению преступлений.

Система этих органов представляла собой неповоротливый механизм. Они были не способны оперативно перестроиться в случае необходимости. Ошибки, выявленные при проведении ревизий, могли не устраняться. В период Великой Отечественной войны руководство было вынуждено мириться с этими недостатками. После завершения войны к данным органам стали предъявляться более высокие требования. Однако и в 1950-е гг. в деятельности органов транспортной юстиции имели место проявления основных дефектов, выявленных автором.

Ключевые слова: советская юстиция; специальная юстиция; транспортная юстиция; специальные суды; транспортные суды; органы юстиции на транспорте; дефекты.

Для цитирования: Шкаревский Д. Н. Дефекты в деятельности органов транспортной юстиции в 1940—1950-е гг. // Lex russica. — 2020. — Т. 73. — № 5. — С. 116—128. — DOI: 10.17803/1729-5920.2020.162.5.116-128.

Defects in the Activity of Transport Justice Bodies in the 1940s and 1950s

Denis N. Shkarevskiy, Cand. Sci. (History), Docent, Associate Professor, Department of Theory and History of State and Law, Surgut State University
pr. Lenina, d. 1, Surgut, Russia, 628400
shkarden@mail.ru

Abstract. In the paper, the author analyzes the activities of the judicial authorities in transport on the basis of previously unpublished archival sources. In his opinion, there are several groups of shortcomings in their activities. Among them: deviation from the set tasks and "liberal" punitive policy; errors in the application of the norms of substantive and procedural law, shortcomings of organizational work, legal proceedings, and secret proceedings. According to the author, the main reasons for these defects are the lack of a high-quality training

© Шкаревский Д. Н., 2020

* Шкаревский Денис Николаевич, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры теории и истории государства и права Сургутского государственного университета ХМАО-Югры
пр. Ленина, д. 1, г. Сургут, Россия, 628400
shkarden@mail.ru

system for these bodies, as well as insufficient funding for their activities. The main results of such mistakes were reduced to unfounded criminal proceedings and unfounded conviction.

The author came to the conclusion about the unstable competence of these bodies. It widened and narrowed. In the event of an emergency, it tends to expand and the punitive function of these bodies comes to the fore. As a result, there was a systematic abuse of the powers, as well as mass violations of substantive and procedural law. During periods of stabilization, these bodies were supposed to perform broader functions of educating transport workers and promoting the decisions of the party and the government. Such a policy, according to the country's leadership, was supposed to help prevent crimes.

The system of these bodies was a clumsy mechanism. They were not able to a quick reorganization if necessary. It was possible that errors identified during audits were not eliminated. During the great Patriotic war, the leadership was forced to put up with these shortcomings. After the end of the war, these bodies began to meet higher requirements. However, even in the 1950s, there were manifestations of the main defects identified by the author in the activities of transport justice bodies.

Keywords: Soviet justice; social justice; transportation justice; special courts; traffic courts; courts of justice, transport defects.

Cite as: Shkarevskiy DN. Defekty v deyatelnosti organov transportnoy yustitsii v 1940—1950-e gg. [Defects in the Activity of Transport Justice Bodies in the 1940s and 1950s]. *Lex russica*. 2020;73(5):116-128. DOI: 10.17803/1729-5920.2020.162.5.116-128. (In Russ., abstract in Eng.).

До настоящего момента деятельность органов транспортной юстиции остается малоизученной темой. Это связано с тем, что в СССР они были отнесены к органам специальной юстиции и их деятельность протекала в секретном режиме. Поэтому все советские исследователи лишь упоминали об их существовании и анализировали несекретные нормативные акты, на основании которых они действовали¹. В 1990-е гг. часть делопроизводственных документов была рассекречена. Однако сокращение финансирования науки оказалось серьезным препятствием для изучения данной темы. Лишь в 2000-е гг. отечественные исследователи стали проявлять интерес к ней².

Работы иностранных авторов посвящены в основном исследованию органов общей юстиции (народных судов)³. Отдельные аспекты деятельности специальных судов рассмотрены в работах Г. Берга⁴, Р. Конквеста⁵. Однако основным недостатком этих работ также является небольшое количество источников.

Поэтому основная цель данной работы состоит в том, чтобы на основе ранее не опубликованных архивных источников выявить основные недостатки в деятельности органов транспортной юстиции в 1940—1950-е гг.

В период Великой Отечественной войны сеть органов юстиции на транспорте была достаточно крупной: в 1946 г. насчитывалось 98 транспортных трибуналов. При этом до 1948 г. они продолжали находиться на военном положении. К 1956 г. их количество снижается до 42. В целом все недостатки в деятельности органов транспортной юстиции в период ВОВ можно разделить на несколько основных групп:

1. Отклонение от поставленных задач и неудовлетворительная, по мнению центральных органов управления, карательная политика.
2. Дефекты в применении норм материального права.
3. Дефекты в применении норм процессуального права, а также в ходе исполнения приговора.

¹ Кожевников М. В. История советского суда. М., 1957. 383 с. ; Карев Д. С. Советская юстиция. М. : Гос. изд-во юр. лит., 1948. 139 с. ; Голяков И. Т. Советский суд. М. : Гос. изд-во юр. лит., 1958. 180 с.

² Кодинцев А. Я., Шкаревский Д. Н., Яноши В. В. Органы специальной юстиции СССР в 1930—1950-е гг. Сургут : Изд-во СурГУ, 2016. 255 с. ; Чучаев А., Пожарский А. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М. : Проспект, 2018. 256 с. ; Коробеев А. Транспортные преступления. М. : Юр. центр-Пресс, 2003. 406 с.

³ Gorlizky Y. Delegalization in Russia: soviet comrades courts in retrospect // The American journal of comparative law. 1998. № 3. Vol. 46. Pp. 403—425 ; Соломон П. Советская юстиция при Сталине. М. : Росспэн, 2008. 463 с.

⁴ Berg G. P. von den. The Soviet system of Justice: figures and policy. Dordrecht; Boston; Lancaster : Springer Netherlands, 1985. 372 p.

⁵ Conquest G. Justice and the legal system in the USSR. New York; Washington : A. F. Praeger, 1968. 152 p.

4. Дефекты в организационной работе, дело-производстве, а также нарушение правил секретного делопроизводства.

Ошибки первой категории периода ВОВ были достаточно распространены в 1941—1943 гг. Интересны выводы, сделанные в ходе обследования ряда линейных судов в течение второй половины 1941 г.: «Отдельные линейные суды не перестроили своей работы в соответствии с требованиями военного времени. Они не учли, что... четкая, бесперебойная работа транспорта в условиях Великой Отечественной войны... повышает ответственность работников транспорта за всякого рода нарушения трудовой дисциплины и что в соответствии с этим должна быть усилена репрессия за преступления, совершенные этими работниками... это выразилось в массовом применении мягких мер наказания... Вместе с тем линсуды... в ряде случаев неосновательно осуждали работников транспорта за действия, которые не содержат состава преступления или совершены при обстоятельствах, исключающих судебную ответственность»⁶.

В январе 1942 г. Н. Рычков в приказе № 0102 отмечал, что «некоторые трибуналы железных дорог и водных путей сообщения... до сих пор не перестроили своей судебной работы в соответствии с задачами военных трибуналов, переменив, по сути дела, только свое название». Особое недовольство наркома вызвало применение таких мер наказания, как исправительно-трудовые работы и условное наказание. Он потребовал рассматривать дела быстро и жестко наказывать преступников⁷.

В сентябре 1942 г. в приказе № 18/59с нарком вновь заявил о том, что «многие трибуналы еще недостаточно перестроили свою работу в соответствии с задачами и условиями военного времени и неудовлетворительно ведут борьбу с преступлениями, дезорганизующими работу транспорта»⁸. Нарком был недоволен либеральным отношением трибуналов к нарушителям трудовой дисциплины, т.к. они не выполняли директивные указания НКЮ СССР о квалификации грубых нарушений трудовой дисциплины по ст. 59-3-в.

По делам об авариях, по мнению наркома, военные трибуналы (ВТ) заняли «неправильную позицию, ограничив свою роль только выясне-

нием узко юридических оснований вины подсудимого и применением репрессии к преступникам и совершенно устранились от выяснения причин, приводящих к крушениям, авариям» и не привлекали к ответственности руководителей транспорта.

По делам о нарушении постановления ГКО от 13 ноября 1941 г. ошибки были противоположного рода. С одной стороны, нарком отмечал применение мягких мер наказания, а с другой — «огульное применение Закона от 07.08.1932», в том числе к тем, кто совершил «мелкую, незначительную и случайную кражу». Поэтому нарком сделал вывод о «показной борьбе» с данным видом преступления.

По делам о контрреволюционных преступлениях недовольство наркома вызывали «факты неосновательного оправдания преступников и вынесения либеральных приговоров в отношении изменников Родины». Приводился пример по делу, которое рассматривал ВТ Калининской дороги. Трибунал «не вызвал свидетелей в судебное заседание, а ограничился объяснениями подсудимой, которая виновность свою отрицала и вынес гр-ке Наркевич оправдательный приговор». Также отмечалось, что «ВТ... выносят обвинительные приговоры по делам о контрреволюционных преступлениях без достаточной проверки фактов и всестороннего изучения обстоятельств дела и даже без допроса свидетелей, что нередко приводит к осуждению ни в чем не повинных людей».

Кроме этого, нарком указывал на то, что «при определении мер наказания военные трибуналы зачастую допускают огульный, вредный для дела, шаблонный подход, устанавливая одинаковые сроки лишения свободы почти по всем делам без учета конкретных обстоятельств и личности осужденных. Так, ВТ ж. д. им. Ворошилова, осудил за контрреволюционные преступления за 5 мес. 1942 г. 43 чел. и ко всем применил одинаковую меру наказания — 10 лет лишения свободы».

Отмечалось неудовлетворительное качество досудебной подготовки дел и недостаточно глубокий и критический подход ВТ «к изучению и оценке материалов предварительного следствия». Еще один недостаток деятельности ВТ заключался в том, что председатели «работой выездных сессий не руководят, не контролируют

⁶ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 32. Л. 30.

⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 100—102.

⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 82—94.

ют работу членов трибунала и не помогают им в работе»⁹.

В мае 1943 г. в ходе кустового совещания председателей военных трибуналов речных бассейнов Сибири также был сделан вывод о том, что военные трибуналы и прокуратуры «недостаточно быстро и эффективно перестраивают свою работу в соответствии с требованиями Указа ПВС от 09.05.1943». Отмечалось, что сотрудники речного флота даже не знали о введении этого указа, а «прокуратуры бассейнов... нетерпимо медленно заводят и оформляют дела по статьям воинских преступлений». В результате был сделан вывод о том, что «применение Указа от 09.05.1943 в ВТ и речных бассейнах Сибири до 26.05.1943 почти отсутствовало». Также был отмечен факт: «Почти все военные трибуналы указанных бассейнов, за исключением ВТ Нижне-Иртышского бассейна, до 29.05.1943 ничего не сделали по реорганизации линсудов в ВТ». Трибуналы «не укомплектовали штаты техническими работниками, не заказали гербовые печати и штампы, не переменили вывесок, не установили связи с начгами и военными комендантами городов, не ввели в своих учреждениях воинской дисциплины и порядка, не связались с довольствующими органами, не подготовили жилплощади для приезжающих назначенных оперативных работников», были «размещены... в совершенно неподходящих для ВТ помещениях (малый метраж, отсутствие комнаты для арестованных...), не принято мер к подысканию соответствующего помещения»¹⁰.

В то же время прокуратура отмечала, что в связи с введением Указа от 9 мая 1942 г. отсутствовала «согласованность в работе военных трибуналов и прокуратур», имели место «случаи ухода от ответственности, факты механического применения жестоких наказаний к женщинам и малолетним детям, инвалидам»¹¹.

Примеры непонимания поставленных перед органами транспортной юстиции задач имели

место в течение всего периода ВОВ. Так, член ВТ Дальневосточной ж. д. Минаев, председательствуя по делу Богданова и других обвиняемых по ст. 109 УК, «допустил возмутительную волокиту, выразившуюся в том, что, рассматривая дело с 12 по 15 марта 1943 г., объявил без всякой к тому необходимости перерыв на выходной день — 14 марта, а в остальные дни оканчивал заседания в 5—7 часов вечера, ограничивая судебное заседание 6—7 рабочими часами». За это ему был объявлен выговор¹².

В ходе анализа судебной практики в 1945 г. отмечались все перечисленные выше недостатки¹³. В процессе проведения ревизий они вскрывались. Однако не всегда председатели ВТ их устраняли. Примером может служить председатель ВТ Верхне-Иртышского бассейна Денисовский, который, несмотря на критику своей работы со стороны НКЮ, просто добивался перевода с одного места на другое, при этом не устраняя ошибок на прежнем месте службы¹⁴.

В период ВОВ достаточно часто имели место такие факты, как: применение мер наказания, не предусмотренных законом; осуждение по статьям о воинских преступлениях лиц, на которых Указ от 9 мая 1943 г. не распространялся¹⁵, необоснованное привлечение к ответственности¹⁶, массовое вынесение незаконных приговоров (например, в практике линсуда Московского трамвая)¹⁷. Широкое распространение получило ужесточение мер наказания. Например, ВТ Западно-Сибирского бассейна определял высшую меру наказания — расстрел даже в тех случаях, «когда по обстоятельствам дела это не было вызвано необходимостью». Этот ВТ также допускал «такие порочные методы... с целью сиюминутного устрашения приговаривал к расстрелу, а затем расстрел заменял лишением свободы»¹⁸.

В этом плане весьма показательна практика применения примечания 2 к ст. 28 УК РСФСР. В 1942 г. оно было распространено на работ-

⁹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 82—94.

¹⁰ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 37. Л. 42—42об.

¹¹ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 20. Д. 110. Л. 1.

¹² ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 34. Л. 82.

¹³ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 127. Л. 37.

¹⁴ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 80. Л. 15.

¹⁵ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 156. Л. 12.

¹⁶ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 68. Л. 30.

¹⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 68. Л. 121.

¹⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 13. Д. 228. Л. 258.

ников транспорта, что позволяло осужденных транспортников отправлять либо на транспорт (годных лиц призывного возраста), либо оставлять «на предприятия с использованием их в должностях по усмотрению руководителей предприятий»¹⁹. Однако многие военные трибуналы стали «чрезвычайно широко, а подчас и огульно» применять это примечание, «несмотря на необходимость изоляции некоторых осужденных». К примеру, ВТ Западной дороги за время с начала действия Указа от 27.02.1942 и по 1 октября 1942 г. применил примечание 2 к ст. 28 УК РСФСР к 73 % осужденных. Причем «по значительному количеству ВТ наиболее высокий процент применения примечания 2 к ст. 28 УК, доходящий подчас до 90—100 % осужденных», относился «к таким видам преступлений, которые на транспорте представляют особую опасность» (например, по делам о крушениях и авариях, о хищениях и корыстных преступлениях).

Военные трибуналы вопреки телеграмме Управления военных трибуналов (УВТ) и Главной военной прокуратуры от 07.04.1942 допускали «незаконный пересмотр вступивших в законную силу приговоров, рассматривая дела в порядке ст. 461 УПК и применяя примечание 2 к ст. 28 УК к лицам, которые были осуждены ВТ уже после издания Указа от 27.02.1942», а также произвольно изменяли содержание приговоров, ссылаясь на ст. 461 УПК²⁰. Например, ВТ Северной ж. д. осудил С. и К. по ст. 59-3-в УК к 3 и 5 годам лишения свободы соответственно, применил к обоим примечание 2 к ст. 28 УК с оставлением работать на транспорте. Начальник дороги отказался принять осужденных на работу. ВТ не возразил против действий руководства дороги, но рассмотрел дело в порядке ст. 461 УПК и вынес определение о направлении С. и К. на фронт.

Многие трибуналы исходили из «ложного и явно неправильного взгляда, что срок лишения свободы при применении примечания 2 к ст. 28 не имеет для подсудимого существенно значения», и назначали максимальную меру уголовного наказания, хотя «за совершенное

преступление надлежало применить менее тяжкое наказание»²¹.

Однако, несмотря на все усилия НКЮ, ситуация с применением примечания 2 к ст. 28 УК не изменялась²². Ошибки при его применении имели место и в 1943—1945 гг. К примеру, в ноябре 1943 г. начальник Главного управления военных трибуналов (ГУВТТ) даже вынужден был издать специальный приказ № 153 «О недопустимости применения примечания 2 к ст. 28 УК РСФСР и ст. 5 Указа от 15.04.1943 с направлением на фронт в штрафные роты женщин», которым приказал «строго руководствоваться директивой Народного комиссара юстиции СССР от 26 августа 1943 г. № 0837, запрещающей применение примечания 2 к ст. 28 УК РСФСР с направлением в действующую армию или ст. 5 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. с направлением в штрафные роты — женщин»²³.

В марте 1945 г. Комиссия Президиума Верховного Совета СССР при рассмотрении заявления о помиловании отметила, что ВТ транспорта освобождают от наказания осужденных, к которым было применено примечание 2 к ст. 28 УК РСФСР по истечении «слишком короткого срока» — 4—6 месяцев после осуждения. При этом практика возбуждения ходатайств о снятии судимости была различной: в одних случаях этот вопрос ставили трибуналы, а в других — администрация предприятий. Поэтому ГУВТТ рекомендовала, чтобы «во всех случаях сама администрация возбуждала ходатайство»²⁴.

Значительное количество ошибок было в применении норм материального права. К примеру, в период ВОВ «военные трибуналы нередко осуждали людей, совершивших должностной проступок, влекущий взыскание в административном порядке, но не подлежащих уголовному наказанию. Это обстоятельство отчасти является причиной наличия большого количества приговоров с мягкими мерами наказания».

Трибуналы выносили обвинительные приговоры исходя из оценки «фактов лишь по

¹⁹ Об отсрочке исполнения приговоров в отношении работников железнодорожного и водного транспорта : Указ ПВС от 27.02.1942 // Ведомости Верховного Совета СССР. 1942. № 8.

²⁰ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 188об.

²¹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 189—189об.

²² ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 37. Л. 5об, 6.

²³ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 34. Л. 174.

²⁴ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 147. Л. 1.

узко формальным признакам наличия в них элементов состава преступления, не вникая в суть дела». В качестве примера можно привести дело старшей стрелочницы ст. Мураши Горьковской ж. д. Ш. и младшей стрелочницы Ж., осужденных ВТ 31 мая 1942 г. за прием поезда на занятый путь к лишению свободы на 4 и 3 года с применением примечания 2 к ст. 28 УК РСФСР. Подсудимая Ш., обнаружив ошибку, приняла меры к предотвращению крушения и дала сигнал остановки поезда. Ш., по характеристике администрации, исключительно добросовестный работник, ежегодно за безаварийную работу получала наркомовскую премию, награждена почетной грамотой, не имеет ни одного взыскания. Подсудимая Ж. работала стрелочницей всего 1,5 месяца и, как это признал суд, неправильно приготовила маршрут по неопытности²⁵. Был сделан вывод о том, что такие приговоры не могут способствовать укреплению порядка и дисциплины на транспорте и противоречат задачам ВТ по воспитанию транспортников.

Военные трибуналы нередко не применяли на практике п. 3 и 4 постановления ГКО от 03.03.1942 о взыскании стоимости утраченного или испорченного имущества. На основании этого постановления виновные в разбазаривании военного имущества, а также должностные лица из числа служащих и военнослужащих, которые своей бездеятельностью или слабостью руководства способствовали этому, должны были быть осуждены к лишению свободы на срок не менее 5 лет с удержанием стоимости утраченного или испорченного имущества²⁶.

Члены трибуналов практически повсеместно игнорировали приказ НКЮ СССР № 09 от 09.05.1942 о сдаче испытаний по правилам технической эксплуатации. ВТ этим вопросом не интересовались и не привлекали к ответственности работников ж.-д. транспорта, допускавших к работе, связанной с движением поездов лиц, не сдавших испытаний по правилам технической эксплуатации²⁷.

Транспортные трибуналы применяли меры наказания, не предусмотренные законом, осуждали по статьям о воинских преступлениях лиц, на которых Указ от 9 мая 1943 г. не распространялся.

В результате возникали случаи открытого столкновения между транспортными трибуналами и военной транспортной прокуратурой. К примеру, Главный военный прокурор транспорта Н. Афанасьев в письме начальнику ГУВТТ Г. Пуговкину просил дать указание председателю военного трибунала Ковельской ж. д., который «по делам о контрреволюционных преступлениях не применяет конфискацию имущества... неправильно понимает ст. 38 УК СССР (ст. 40 УК РСФСР)»²⁸.

Верховный Суд СССР указывал на распространенную ошибку, когда самовольный уход с транспорта лиц, мобилизованных на транспорт на определенный срок, квалифицировался как воинское преступление (по ст. 193-7-г УК), хотя должен был быть квалифицирован по ст. 59-6 УК. Работники транспорта, не достигшие 16-летнего возраста, осуждались трибуналами не по Указу от 26.06.1940, а по Положению о воинских преступлениях²⁹. К ответственности по ст. 59-3-в привлекались не работники транспорта³⁰.

Поэтому Н. Рычков в одном из приказов прямо указывал на то, что «ВТ допускают нарушения закона, неполноту исследования дела, в результате чего нередко случаи вынесения неправильных, необоснованных приговоров, отменяемых в порядке надзора Военной железнодорожной коллегией Верховного Суда Союза ССР»³¹.

Более масштабными были нарушения норм процессуального права. Так, массово имели место факты переписывания приговоров. Например, в ВТ Карагандинской ж. д.³² начальник УВТ М. Шнейдер в январе 1943 г. даже издал приказ № 12 «О протоколах судебных заседаний», в котором отметил, что «при ревизии ряда военных трибуналов и линейных судов установлены фак-

²⁵ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 182об.

²⁶ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 15.

²⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 183об.

²⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 143. Л. 1.

²⁹ Сборник постановлений Пленума и определений коллегий ВС СССР (1944 г.). М. : Юр. изд-во МЮ СССР, 1948. С. 26—27.

³⁰ Сборник постановлений Пленума и определений коллегий ВС СССР (1944 г.). С. 122—123.

³¹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 183.

³² ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 143. Л. 150.

ты недопустимого отношения к составлению протоколов судебных заседаний, граничащие в ряде случаев с преступными нарушениями закона». В судебных заседаниях «составляются только черновик или даже просто заметки, которые лишь через несколько дней (иногда 10—15 дней) подвергаются “отделке”. При этом зачастую секретари уже забыли содержание показаний, а восстановить их из-за чрезмерной краткости и небрежности записей невозможно. Такая практика в ВТ Красноярской ж. д. привела к фактам переписывания показаний с протоколов допроса на предварительном следствии.... В линейном суде Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов и ВТ Пермской ж. д. обнаружены случаи, когда ряд дел рассмотрен без участия секретаря и без ведения протоколов судебных заседаний, которые впоследствии были составлены лицом, не участвовавшим в судебных заседаниях. При ревизиях обнаружено много протоколов судебных заседаний, в которых показания излагаются совершенно бессистемно и даже без какого-либо смысла, совершенно непонятно, в том числе и для лиц, подписавших протокол. При этом в таких протоколах нередко искажаются имевшие место факты. Такое преступно-небрежное отношение... приводит к невозможности установить, правильно ли вынесен приговор»³³.

Нередко в протоколы судебных заседаний вносились приписки, усугубляющие вину обвиняемых; протоколы составлялись небрежно, с ошибками: в одном протоколе даже могли быть указаны разные фамилии председательствующего по делу³⁴, составлялись небрежно и грязно, поэтому соответствующая коллегия Верховного Суда СССР «при рассмотрении дела в кассационном порядке была лишена возможности судить о правильности этих судебных документов»³⁵. Эти нарушения имели место вплоть до конца ВОВ³⁶.

Среди других процессуальных нарушений были: «не обсуждалась возможность слушания дела в отсутствие неявившихся свидетелей;

подсудимые не опрашивались об имеющихся у них ходатайствах перед началом судебного заседания»; дела рассматривались заочно, «тогда как суду было известно, где находились» подсудимые³⁷.

Достаточно часто председательствующие не предоставляли возможности адвокатам, участвующим в судебном заседании, ознакомиться с протоколом судебного заседания, тем самым нарушая ст. 81 УПК РСФСР³⁸.

В военных трибуналах транспорта (Калининской, Московско-Киевской ж. д. и ВТ 6 и 15 отдельных ж.-д. бригад) обвинительные заключения подсудимым «не вручались за 24 часа, а обвиняемый с ним знакомился за несколько минут до начала слушания дела», что нарушало ст. 235 УПК РСФСР. Работники трибуналов объясняли это тем, что действовали «на основе установившейся практики в армейских трибуналах, где обвинительные заключения не вручаются, и делают ссылку на указание ВТ МВО от 15.04.1942 за № 01908/04801»³⁹. Нарушались также ст. 335 и 49 УПК. «При рассмотрении дел, когда обвиняемому вменяется в вину несколько преступлений, которые квалифицируются по нескольким статьям УК, военный трибунал при определении меры наказания определяет таковую не по каждой статье УК отдельно, а выносит меру наказания по одной статье УК с наибольшей санкцией, без ссылки о совокупности преступлений по ст. 49 УК»⁴⁰.

Повсеместно нарушались правила хранения вещественных доказательств. Отсутствовали описи предметов, изъятых в качестве вещественных доказательств, и постановления о приобщении их к делу (нарушение ст. 67 УПК РСФСР). Не определялась «судьба вещественных доказательств» (нарушение ст. 69 УПК РСФСР). Отсутствовал «контроль за хранением вещественных доказательств и направлением их в соответствии с судебными решениями»⁴¹.

Нарушения норм УПК имели место и со стороны транспортной прокуратуры. К примеру, «ряд военных прокуроров Московского

³³ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 34. Л. 14—13.

³⁴ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 35. Л. 50.

³⁵ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 156. Л. 7.

³⁶ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1. Д. 112. Л. 3.

³⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 156. Л. 12.

³⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 156. Л. 7.

³⁹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 117—118.

⁴⁰ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 117—118.

⁴¹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 34. Л. 191.

ж.-д. узла в работе по борьбе с дезертирством и самовольными отлучками допускают грубое нарушение законов о порядке возбуждения и расследования дел этой категории, допускают упрощенчество — нарушение элементарных требований УПК... Неосновательно отказывают в возбуждении уголовного преследования против нарушителей трудовой дисциплины, проявляют пассивность и формальное отношение к розыску дезертиров». За это работники прокуратуры были привлечены к ответственности: «сняты с занимаемой должности, арестованы на 3 суток с исполнением служебных обязанностей и удержанием 50 % зарплаты за день ареста»⁴².

В период ВОВ имели место и такие случаи. Главный военный прокурор ж.-д. транспорта Н. Афанасьев отмечал: «Некоторые военные прокуроры участков, получив материал о дезертирстве с транспорта, не возбуждают дел, не ведут следствия, а прямо дают поручение милиции о розыске дезертиров»⁴³. Военные трибуналы направляли на исполнение свои приговоры и определения о розыске дезертиров в территориальные органы милиции, хотя должны были направлять в транспортные органы милиции⁴⁴. Военные следователи не соблюдали требований ст. 121 и 121-а УПК РСФСР⁴⁵.

При рассмотрении дел по Указу от 26 июня 1940 г. широкое распространение получило «одно из грубых нарушений закона... заочное рассмотрение дел о самовольном уходе при отсутствии сведений об извещении обвиняемого о слушании дела»⁴⁶.

Массовый характер имели ошибки в организационной работе, делопроизводстве, а также нарушение правил секретного делопроизводства. Так, в 1942 г. отмечалось, что многие трибуналы «вели свою работу замкнуто». Рассматривали практически все дела «не на производстве в присутствии рабочих и служащих транспорта, а в помещении трибунала»⁴⁷. Нередко указывалось на «пренебрежительное

и нерадивое отношение многих членов военных трибуналов к тщательной подготовке к рассмотрению дел, подлежащих судебному разбирательству... Перед рассмотрением дела они не выясняют особенностей и степени распространенности нарушений на том участке дороги, где совершено преступление. В результате этого рассмотрение дела и назначение меры наказания проводится без учета этих особенностей и производственные недостатки вскрываются трибуналами крайне недостаточно». Обобщение судебной практики по делам об авариях и крушениях «проводилось трибуналами от случая к случаю, поверхностно». Кроме этого, «многие ВТ не знают действительного положения на дорогах и не ставят перед руководством и политотделами дорог, обкомами партии вытекающих из судебной практики вопросов для улучшения работы на дороге... Значительная часть ВТ еще недостаточно и неудовлетворительно выполняют свои обязанности, заключающиеся не только в борьбе с конкретными преступниками и совершенными ими преступлениями, но и в деятельном участии ВТ в устранении условий, способствующих этим преступлениям, а также в установлении такой обстановки на дороге, которая исключала бы причины крушений и аварий»⁴⁸. Повсеместным было отсутствие плановости в работе военных трибуналов и прокуратур на транспорте⁴⁹.

Военные трибуналы транспорта несвоевременно отправляли донесения по делам с высшей мерой наказания. Так, ВТ Ленинской ж. д. донесение о приговоре в отношении Рывакова выслал через 17 дней после вынесения приговора⁵⁰. ВТ транспорта несвоевременно получали сведения о приведении приговоров в исполнение. К примеру, военный трибунал Ленинской ж. д. по приговорам, вынесенным еще в 1941 г., к 21.03.1942 не имел сведений об их исполнении⁵¹.

В феврале 1943 г. Военная железнодорожная коллегия Верховного Суда сообщала, что

⁴² ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 27. Д. 1176. Л. 14.

⁴³ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 27. Д. 1756. Л. 59.

⁴⁴ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 141. Л. 43.

⁴⁵ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 27. Д. 836. Л. 46.

⁴⁶ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 32. Л. 22.

⁴⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 183.

⁴⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 177. Л. 183.

⁴⁹ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 21. Д. 171. Л. 109.

⁵⁰ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 29. Л. 1—1об.

⁵¹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 29. Л. 1—1об.

«многие военные трибуналы железных дорог и некоторые трибуналы отдельных железнодорожных бригад по делам осужденных к ВМН не сообщают Коллегии требуемых сведений о времени приведения приговора в исполнение или о времени объявления заключенному о замене расстрела лишением свободы. Отдельные ВТ требуемые сведения если и сообщают, то с большим опозданием и только после неоднократных напоминаний». Особую недисциплинированность проявили председатели ВТ железных дорог: Ташкентской, Западной, Омской, Рязано-Уральской, Северо-Печорской, им. Л. М. Кагановича, им. В. В. Куйбышева, Томской, Горьковской, Южно-Уральской, Московско-Киевской — и отдельных железнодорожных бригад: 46, 43, 12, 23, 10, 8, 25 и 26⁵².

Военная воднотранспортная коллегия также отмечала, что «председатели ВТ задерживают подолгу присылку дел, истребованных Верховным Судом СССР по поступившим жалобам. Дело Кочеткова коллегия с июня 1943 г. трижды запрашивала из ВТ Аму-Дарьинского бассейна», но так и не получила⁵³.

В связи с этим в июле 1943 г. порядок сообщения о вынесении приговора с ВМН был изменен. Так, воднотранспортным судам было приказано о времени вынесения приговора и высылке дела с указанием должности, фамилии, имени и отчества осужденного доносить «телеграммой серии “Г” председателю Военной водно-транспортной коллегии Верховного Суда СССР и Главному военному прокурору морского и речного флота СССР в г. Москве». Приговоры с ВМН следовало приводить «в исполнение только по получении сообщения шифром от председателя Военной водно-транспортной коллегии Верховного Суда СССР об утверждении приговора и его исполнении»⁵⁴.

Тем не менее и в феврале 1944 г. отмечалось, что «некоторые представители ВТ не принимают должных мер к немедленной высылке

дел по запросу военной водно-транспортной коллегии Верховного Суда СССР»⁵⁵.

В связи с изданием Директивы № 53 от 05.02.1943 и Директивы № 62 от 10.02.1943 о передаче годных к строевой службе осужденных и подследственных за бытовые, имущественные и должностные преступления в порядке досрочного освобождения⁵⁶ военные трибуналы транспорта лишились «возможности рассматривать дела на обвиняемых», т.к. их направляли в действующую армию⁵⁷.

В июле 1942 г. Прокурор СССР В. Бочков и заместитель наркома внутренних дел С. Круглов разрешили «следственных заключенных по окончании следствия... направлять для работ в лагеря». Это «создало на местах недопустимую волокиту по рассмотрению дел». Так, ВТ Южно-Уральской ж. д. сообщал, что 22 июля были направлены в Челябинскую тюрьму копии обвинительного заключения для вручения обвиненным по Закону 07.08.1932, а также требование о доставке арестованных 24 июля в судебное заседание. Однако копии обвинительных заключений вручены не были и арестованные не доставлены, т.к. 23 августа арестованные были направлены в ИТК № 1⁵⁸.

В ходе совещания секретарей ВТ ж.-д. войск фронтов в январе 1944 г. отмечалось, что в делопроизводстве военных трибуналов отсутствует единообразие⁵⁹. Часто сообщалось об отсутствии сведений о хранении запрашиваемых вышестоящими судами дел⁶⁰.

В течение ВОВ военные прокуратуры транспорта не направляли в органы милиции постановления о прекращении приостановленных дел о дезертирах и, соответственно, их розыск не отменялся⁶¹. Они не проверяли также «систематически законность издаваемых соответствующими должностными лицами приказов и распоряжений», а ограничивались «рассмотрением поступивших жалоб». Поэтому отсутствовал «систематический надзор за законностью». Транспортные прокуроры «поверхностно

⁵² ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 35. Л. 6.

⁵³ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 13. Д. 393. Л. 10.

⁵⁴ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 35. Л. 22.

⁵⁵ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1. Д. 112. Л. 9.

⁵⁶ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 13. Д. 228. Л. 81.

⁵⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 13. Д. 228. Л. 77.

⁵⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 29. Л. 27—27 об.

⁵⁹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 13. Д. 395. Л. 287.

⁶⁰ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 68. Л. 46.

⁶¹ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 27. Д. 1756. Л. 53.

относились к составлению протестов и представлений»⁶².

Отмечались и «факты небрежного отношения некоторых прокуроров ж. д. к проверке и разрешению поступающих жалоб и заявлений трудящихся»⁶³. Отсутствовал контроль со стороны транспортных прокуроров и «за рассмотрением внесенных ими в порядке общего надзора протестов и представлений»⁶⁴. Составляли «некачественные заключения... о законности и обоснованности приговоров; в заключениях не приводили анализ доказательств и не опровергали доводы надзорной жалобы»⁶⁵. Прокуроры «не интересовались статистическими материалами»⁶⁶.

Нередко в уголовных делах отсутствовали необходимые документы, не исполнялись п. 3 и 4 приказа НКВД, НКЮ и прокурора СССР от 10.08.1942 о производстве розыска⁶⁷. ВС СССР отмечал нередко отсутствие подписи судей (судьи) в приговоре, вынесение приговора без учета мнения народных заседателей⁶⁸.

В послевоенный период основные недостатки в деятельности органов транспортной юстиции были связаны с неоперативностью центральных органов управления этой системой. Так, в первые послевоенные годы на транспорте наблюдалось «резкое усиление репрессий по воинским преступлениям по сравнению с военным временем», что объяснялось неприменением военными трибуналами после 9 мая 1945 г. «примечания 2 к ст. 28 УК РСФСР, удельный вес которого в военное время равнялся 40—50 %». К примеру, реальное лишение свободы (ст. 193-7-в) по самовольным отлучкам в апреле 1945 г. по ВТ ж. д. было назначено 27,3 %, а в мае уже 50 %, по ВТ морского транспорта соответственно 27 и 55 %, по ВТ речного транспорта — 38,6 и 55 %⁶⁹.

Традиционно среди недостатков деятельности ВТ выделялись несерьезный подход к рассмотрению дел. Например, дел о бандитизме,

разбое, грабежах (Северо-Кавказская, Московско-Киевская, Московско-Рязанская, Октябрьская, Южно-Уральская ж. д.). Это связывали с «недостаточно глубоким изучением обстоятельств дел и следственного материала». Отмечалось также рассмотрение дел без вызова свидетелей⁷⁰.

В первые послевоенные годы обострилась проблема пробельности нормативной базы, на основании которой действовали органы транспортной юстиции. Так, министр юстиции РСФСР И. Басавин в письме секретарю ЦК ВКП (б) А. Кузнецову ставил вопрос: «По Указу ПВС СССР от 26 июня 1940 г... дела в отношении лиц, самовольно ушедших из учреждений и предприятий и скрывшихся от суда, должны быть судами приостановлены и определения о розыске направлены в органы милиции. Срок для их розыска составляет два месяца». В случае если милиция не смогла разыскать этих лиц, необходимо сообщить об этом суду. «Что должен делать суд?»⁷¹.

В ходе заседания коллегии Министерства юстиции СССР в январе 1948 г. также отмечались «факты неосновательного прекращения дел», «отмены приговоров с направлением на новое рассмотрение», ухудшение ведения следствия⁷².

Анализ деятельности созданных окружных судов ж.-д. транспорта за 1949—1950 гг. продемонстрировал, что они тоже страдали недостатками. Например, «мало рассматривали дел по первой инстанции и в ряде случаев совершенно неосновательно отказывались принимать к своему производству уголовные дела, отнесенные Указом ПВС СССР от 20.12.1948 к их подсудности (Урало-Сибирский, Средне-Азиатский, Центральный окружные суды)».

Окружные суды допускали большое количество «серьезных ошибок, влекущих за собой отмену или изменение приговора». Только за год их работы ЖДК ВС в кассационном порядке

⁶² ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 27. Д. 1756. Л. 70.

⁶³ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 28. Д. 1838. Л. 43.

⁶⁴ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 28. Д. 1838. Л. 54.

⁶⁵ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 28. Д. 1838. Л. 64.

⁶⁶ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 27. Д. 836. Л. 37.

⁶⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18. Л. 21.

⁶⁸ Сборник постановлений Пленума и определений коллегий ВС СССР. С. 201, 202.

⁶⁹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 135. Л. 29.

⁷⁰ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 4. Д. 289. Л. 16.

⁷¹ Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 136. Д. 19. Л. 145.

⁷² ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 513. Л. 7.

отменила и изменила приговоры в отношении 14 % осужденных окружными судами. Причем наибольшее количество ошибок было допущено окружным судом Урало-Сибирского округа.

Среди недостатков также были: отсутствие проверки качества предварительного следствия, поверхностная досудебная подготовка и судебное следствие, неосновательная отмена правильных определений линейных судов, составление и оформление определений по кассационным делам не в совещательной комнате и спустя несколько дней. Отмечалось также, что «определения... составляются неграмотно, содержат неграмотные выражения, нечеткие формулировки, а некоторые из них неубедительны, юридически плохо мотивированы». По-прежнему отсутствовала работа с народными заседателями и не составлялись планы работы⁷³.

В ходе кутового совещания работников прокуратур бассейнов и участков морского и речного флота (март 1950 г.) прокурор следственного отдела ГП МРФ Рабинков указывал на либеральную карательную политику линсудов в 1949 г., возбуждение дел с большим опозданием — через 2—3 и более месяцев, а также «бывали случаи, что через год — два», и «проблемы с хранением вещественных доказательств». Генеральный прокурор СССР Г. Сафонов отмечал: «Не научились расследовать дела об авариях, дела расследуются некачественно и с чрезвычайно большими сроками следствия»⁷⁴.

В 1952 г. линейные суды вновь критиковались за неосновательное оправдание «расхитителей государственного имущества», плохое проведение досудебной подготовки дел, недостаточно квалифицированный кадровый состав⁷⁵.

Кроме этого, в 1952 г. Совет Министров СССР отмечал, что «прокуратура и линейные суды зачастую привлекают к уголовной ответственности работников железнодорожного транспорта, в том числе и начальствующий состав, без достаточных к тому оснований»⁷⁶. «Серьезным недостатком в работе линейных судов железных

дорог» было признано нереагирование на факты неосновательного направления администрацией материалов для привлечения к уголовной ответственности железнодорожников.

Были отмечены также случаи «послаблений» к злостным дезорганизаторам транспорта со стороны отдельных линсудов (Северо-Кавказской, Казанской, Кишиневской, Ярославской, Томской ж. д.)⁷⁷.

Отмечалось и недостаточное количество хорошо подготовленных, правильно организованных и проведенных непосредственно по месту совершения преступления на высоком политическом уровне судебных процессов; недооценка значения массово-разъяснительной работы председателями некоторых линейных судов, а также отсутствие вынесения частных определений некоторыми линсудами⁷⁸.

В 1954 г. вновь выяснилось, что суды формально подходили к разрешению вопроса о хранении вещественных доказательств по уголовным делам и в ряде случаев после вступления приговоров в законную силу уничтожали «такие вещественные доказательства, которые являются непосредственным, а нередко и единственным доказательством виновности осужденного (подлинные письма, листовки, личные записки и т.п.)»⁷⁹.

Итак, представляется возможным выделить ряд проблем органов транспортной юстиции, которые имели место на протяжении 1940—1950-х гг. К ним относятся: отклонение от поставленных задач и «либеральная», по мнению центра, карательная политика; ошибки в применении норм материального и процессуального права, недостатки организационной работы, делопроизводства, секретного делопроизводства.

Большинство из них были характерны и для других органов юстиции. Вероятно, это связано с отсутствием качественной системы подготовки кадров для органов транспортной юстиции. Это может быть связано также с общими проблемами для всех органов юстиции, среди которых основным являлось недостаточное финансирование их деятельности.

⁷³ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 609. Л. 191—193.

⁷⁴ ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 28. Д. 441. Л. 8—94.

⁷⁵ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 712. Л. 1.

⁷⁶ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 712. Л. 51.

⁷⁷ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 712. Л. 52.

⁷⁸ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 712. Л. 54.

⁷⁹ ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 5. Д. 229. Л. 5.

Основные результаты подобных ошибок сводились к неосновательному возбуждению уголовных дел и неосновательному осуждению. В период ВОВ отмечается стремление ряда сотрудников транспортных трибуналов назначать санкции ниже низшего предела, особенно в отношении женщин и подростков. Однако подобные тенденции достаточно быстро пресекались вышестоящими судебными органами и НКЮ. Вероятно, с этим и связана противоречивая критика вышестоящими органами нижестоящих трибуналов и регулярные требования одновременно ужесточить выносимые санкции и пресечь незаконное осуждение.

Руководство страны не рассматривало органы юстиции на транспорте как исключительно судебные, карательные. В чрезвычайные периоды истории страны данная функция (карательная) действительно выходила на первый план. Этому способствовало отсутствие четко установленной компетенции данных органов (так называемые «резиновые» нормы). В чрезвычайные периоды это приводило к систематическому превышению их полномочий, массовым нарушениям норм материального и процессуального права.

В периоды политической стабилизации они должны были выполнять более широкие функции по воспитанию работников транспорта, пропаганде решений партии и правительства. Все это, по мнению руководства страны, должно было способствовать предотвращению преступлений.

Система органов транспортной юстиции представляла собой неповоротливый механизм, который не был способен оперативно перестроиться в случае необходимости. Органы часто использовали «шаблонный» подход в следствии и судопроизводстве. Ошибки, выявляемые в процессе ревизий, могли не устраняться месяцами. В период ВОВ руководство было вынуждено мириться с низким качеством работы данных органов. Однако после завершения ВОВ требования о повышении качества следствия и судопроизводства данными органами со стороны руководства страны стали появляться систематически. Тем не менее и после ВОВ имели место факты неосновательного осуждения, привлечения к ответственности без достаточных оснований, сохранялась проблема с сохранностью вещественных доказательств и небольшим количеством образцово-показательных процессов на транспорте.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Голяков И. Т. Советский суд. — М. : Гос. изд-во юр. лит., 1958. — 180 с.
2. Карев Д. С. Советская юстиция. — М. : Гос. изд-во юр. лит., 1948. — 139 с.
3. Козинцев А. Я., Шкаревский Д. Н., Яноши В. В. Органы специальной юстиции СССР в 1930—1950-е годы. — Сургут : Изд-во СурГУ, 2016. — 255 с.
4. Кожевников М. В. История советского суда. — М., 1957. — 383 с.
5. Коробеев А. Транспортные преступления. — М. : Юридический центр-Пресс, 2003. — 406 с.
6. Соломон П. Советская юстиция при Сталине. — М. : Росспэн, 2008. — 463 с.
7. Чучаев А., Пожарский А. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. — М. : Проспект, 2018. — 256 с.
8. Berg G. P. von den. The Soviet system of Justice: figures and policy. — Dordrecht; Boston; Lancaster : Springer Netherlands, 1985. — 372 p.
9. Conquest G. Justice and the legal system in the USSR. — New York; Washington : A. F. Praeger, 1968. — 152 p.
10. Gorlizky Y. Delegalization in Russia: soviet comrades courts in retrospect // The American journal of comparative law. — 1998. — № 3. — Vol. 46. — Pp. 403—425.

Материал поступил в редакцию 7 декабря 2019 г.

REFERENCES

1. Golyakov IT. Sovetskiy Sud [Soviet courts]. Moscow: State publishing house of legal lit.;1958. (In Russ.)
2. Karev DS. Sovetskaya yustitsiya [Soviet justice]. Moscow: State publishing house of legal lit.; 1948. (In Russ.)
3. Kodintsev AY, Shkarevskiy DN, Yanoshi VV. Organy spetsialnoy yustitsii SSSR v 1930-1950-e gody [Bodies of special justice of the USSR in the 1930s-1950s]. Surgut: izd-vo SurGU; 2016. (In Russ.)
4. Kozhevnikov MV. Istoriya sovetskogo suda [History of the Soviet court]. Moscow; 1957. (In Russ.)
5. Korobeev A. Transportnye prestupleniya [Transport crimes]. Moscow: Law center-Press; 2003.(In Russ.)
6. Solomon P. Sovetskaya yustitsiya pri Staline [The Soviet justice system under Stalin]. Moscow: ROSSPEN; 2008. (In Russ.)
7. Chuchaev A, Pozharskiy A. Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika [Transport crimes: concept, types, characteristics]. Moscow: Prospect; 2018. (In Russ.)
8. Berg GP von den. The Soviet system of Justice: figures and policy. Dordrecht; Boston; Lancaster: Springer Netherlands; 1985. (In Eng.)
9. Conquest G. Justice and the legal system in the USSR. New York; Washington: A. F. Praeger; 1968. (In Eng.)
10. Gorlizky Y. Delegalization in Russia: soviet comrades courts in retrospect. The American journal of comparative law. 1998;3(46):403-25. (In Eng.)