

28

РАСЕКРЕЧЕНО
СЕКРЕТНО

24

Экз. № 00339 *

*Размещено в архиве
Управления для подготовки
к публикации. Рублевский
26/1/5*

П Р И К А З ПРОКУРОРА СОЮЗА ССР

№ 15/10с

апреля 1939 г.

г. Москва.

„О работе Прокуратуры по делам о крушениях за 1938 г.“

В 1938 г. количество крушений хотя и снизилось на 23,4% по сравнению с 1937 годом, но все еще очень велико.

К числу наиболее аварийных дорог относятся: Ленинская, Южно-Уральская, Амурская, Томская, им. Л. М. Кагановича, Рязано-Уральская, Закавказская и Горьковская.

Ряд крупных крушений, происшедших уже в конце 1938 г. на Амурской, Южно-Уральской, Южной и др. дорогах, указывает на то, что враги народа продолжают подрывную работу, организуют вредительские и диверсионные акты.

Значительное количество крушений и аварий произошло по вине работников службы движения. В 4-м квартале 33,2% крушений и аварий было по этой причине, из них вследствие несогласованности в маневровой работе — 31,3%, перевода стрелок под составом, взреза стрелок, неплотного прилегания остряка к рамному рельсу — 23,4%, приема и отправления поездов на занятый путь — 16,9%.

Между тем, некоторые прокуроры все еще не уделяют должного внимания расследованию дел этой категории, не учитывают всей важности борьбы с такими опасными видами грубейших нарушений правил технической эксплуатации, как прием и отправление поездов на занятый путь.

Проверкой, произведенной Главной прокуратурой ж.-д. транспорта, было выявлено прямое бездействие в этой части со стороны прокуратуры Кировской ж. д. Почти во всех случаях приема поездов на занятый путь прокуратура Кировской ж. д. расследования не производила, а ограничивалась тем, что администрация налагала на виновных дисциплинарные взыскания. Возбужденные же дела в ряде случаев необоснованно прекращались. Так, например, по вине сигналиста Окрешко и ДСП Витушкина на ст. Саперная был принят на занятый путь поезд № 934, в результате чего был поврежден паровоз и разбит вагон. ДСП Витушкин до этого случая уже имел взыскание — арест на 3 суток за прием поезда на занятый путь. Однако, учпрокурор Гаврилов дело без всякой мотивировки прекратил.

Количество крушений и аварий по вине работников вагонной службы в IV квартале составляло 19,6%. В основном причиной этих крушений и аварий попрежнему является излом осей и других деталей вагона — 86,7% всех крушений и аварий, происшедших в IV квартале по вине работников вагонной службы.

Однако, расследование дел о крушениях и авариях, происходящих по причине излома осей и других деталей вагона, производится недопустимо медленно и зачастую недоброкачественно.

В случаях излома по старой трещине не учитывается, к какому времени может быть отнесено возникновение этого дефекта, можно ли было обнаружить его в пункте последнего технического осмотра, при годовом освидетельствовании, при ремонте или при формировании колесной пары.

296
Часты случаи, когда прокуроры направляют по подследственности на другую дорогу материал, необоснованно, недостаточно расследованный на месте крушения, между прокурорами происходят пререкания, дело заволакивается и теряет актуальность.

8/VII—38 г. на Юго-Западной ж. д. потерпел крушение поезд № 702 вследствие излома оси вагона. При расследовании не было своевременно выяснено, имелась ли на оси старая трещина и можно ли было обнаружить эту трещину при осмотре вагона и тем предупредить крушение.

Участковые прокуроры Юго-Западной ж. д. Фих и Одесской ж. д. Рябов дважды возвращали дело друг другу, вступая в пререкания о подследственности и обвиняя один другого в недобросовестном отношении к делу. Следствие тянулось несколько месяцев, а за это время место излома оси подвергалось различным атмосферным влияниям и установить, была ли старая трещина на оси, через несколько месяцев после крушения уже не представилось возможным.

Дело пришлось прекратить.

О формальном подходе прокуроров к делам этой категории свидетельствует следующий пример:

27/XII—38 г. на Кировской ж. д. в поезде № 918 сошел с рельс и был поврежден вагон вследствие излома оси, имевшей в подступичной части старую трещину размером 10% поперечного сечения. Прокурор Кировской ж. д. необоснованно направил дело прокурору Юго-Восточной ж. д. для расследования „по месту формирования колесной пары на заводе им. Дзержинского“, не учитывая, что формирование колесной пары производилось в 1933 г., и 10% трещина могла возникнуть в процессе эксплуатации вагона в течение 5 лет. Прокурор Юго-Восточной ж. д. вместо того, чтобы прекратить это дело, направил его в Главную прокуратуру ж. д. транспорта „для передачи по подследственности, так как завода им. Дзержинского на Юго-Восточной ж. д. нет“.

Главная прокуратура ж. д. транспорта это дело прекратила.

Из общего число крушений и аварий, происшедших в 4 квартале — 28,8% произошло по вине работников паровозной службы. При этом обращает на себя внимание большое количество крушений и аварий по причине проезда сигналов — 22,8% и вследствие неосторожного подхода паровозов — 22,5% всего числа крушений и аварий, имевших место в 4 квартале по вине работников паровозной службы.

Количество крушений и аварий, происшедших по вине работников службы пути в 4 квартале 1938 г., составляло 14,7% всего числа крушений и аварий за этот квартал.

Все еще значительно число крушений и аварий вследствие недоброкачественного ремонта и преступного отношения к текущему содержанию пути. Выделяются крушения и аварии по причине излома рельс — 33,1% общего числа крушений и аварий, происшедших в 4 квартале по вине работников службы пути. Это необходимо иметь в виду сейчас, в связи с сезонным развертыванием путевых работ и начинающимся ремонтом пути.

В 1938 г. в основном следствие по делам о крушениях производили транспортные следователи, которые закончили 90% общего количества законченных за это время дел о крушениях (сюда не входят дела о к-р преступлениях).

Однако, предусмотренные приказом № 134/ц сроки расследования не выдерживались. Транспортные следователи только 59,6% дел закончили в 3-дневный срок, 24,8% дел было закончено в срок до 10 дней, 8,1% — в срок до 20 дней и 7,5% — в срок свыше 20 дней.

Если даже учесть, что часть дел задерживалась расследованием вследствие производства сложной экспертизы, анализа качества металла лопнувших рельс и осей, вследствие передачи дел по подследственности с одной дороги на другую и проч., — все же следует притти к тому выводу, что по значительной части дел нарушение установленного приказом № 134/ц срока расследования допускалось без уважительных причин.

Нарушение установленных сроков расследования особенно имело место на дорогах: Моск. Окружной, где только 31,6% дел были закончены расследованием в срок до 3 дней, Горьковской — соответственно —

ИНСТРУКЦИЯ

по учету и контролю за делами о крушениях и авариях

1. Во всех прокуратурах дорог должен быть своевременный и точный учет движения дел о крушениях, авариях и предотвращенных крушениях по книгам учета дел, разосланным на места Главной прокуратурой ж.-д. транспорта. В этих же книгах нужно вести отдельно учет дел о крушениях на подъездных путях и учет дел о крушениях, полученных с других дорог, с указанием даты получения дела, когда и кому поручено производство расследования, даты окончания расследования, результатов расследования и дальнейшего движения дела.

2. Прокуроры дорог или их заместители обязаны лично проверять по каждому крушению или аварии своевременность и полноту телеграфной информации, предусмотренной приказом № 134/ц/ 468 раздел III п. 7 об обстоятельствах и причинах крушения.

3. В каждом случае невыезда или несвоевременного выезда участкового прокурора на место крушения или аварии прокурор дороги доносит в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о причинах и о принятых мерах в отношении виновных.

4. Прокуроры дорог обязаны обеспечивать точное выполнение требований приказа № 134/ц/ 468, раздел III п. 11 об информации по поводу привлеченных и арестованных лиц, с указанием вины каждого из привлеченных и детальной их характеристики.

5. В случае привлечения новых лиц к уголовной ответственности в процессе дальнейшего следствия, а также установления новых обстоятельств, имеющих важное значение для выяснения причин крушения, и виновных лиц, немедленно телеграфно доносить об этом Гл. прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главн. ревизору по безопасности движения НКПС.

6. Не позже как через 3 дня после крушения или аварии телеграфно доносить Гл. прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения НКПС о результатах расследования и о положении дела.

7. Если расследование в 3-дневный срок не может быть окончено, — телеграфно доносить Гл. прокурору ж.-д. транспорта о причинах задержки окончания следствия, с указанием, на какое время испрашивается продление срока расследования.

306

В каждом случае нарушения установленного приказом № 134/ц срока расследования, без получения санкции Гл. прокуратуры ж.-д. транспорта на продление срока—представлять в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта письменное объяснение.

8. При наличии в деле данных, указывающих на то, что крушение или авария являются результатом вредительства или диверсии, представлять в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта, помимо телеграфной информации—подробные письменные спец. донесения.

9. При направлении дела в суд телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта: кто вел следствие, когда было закончено следствие, когда дело передано в суд и кто привлечен к уголовной ответственности. Если в отношении отдельных обвиняемых дело было прекращено или значительно изменилось обвинение по сравнению с указанным в первоначальных информациях, — это также должно быть отмечено в телеграмме.

Одновременно с передачей дела в суд высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта копию обвинительного заключения.

10. В случае прекращения дела телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта мотивы прекращения, а также дату окончания расследования и дату прекращения дела. Копию постановления о прекращении дела направлять в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта. В случае возбуждения против лиц, виновных в крушении или аварии, дисциплинарного преследования,—сообщать об этом также и дорожному ревизору по безопасности движения.

11. В случае обращения дела к доследованию немедленно телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта: кем возвращено дело к доследованию (прокурором дороги, линсудом), дату и мотивы возвращения дела к доследованию, установленный прокурором дороги срок для выполнения дополнительных следственных действий; содержатся ли обвиняемые под стражей и с какого времени. Копию постановления прокурора или определения линсуда о направлении дела к доследованию высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта. Если дело обращено к доследованию линсудом,—одновременно с представлением в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта копии определения линсуда сообщать, согласен ли прокурор дороги с определением линсуда. Если дело обращено к доследованию по вине следователя и прокурора, осуществлявшего надзор за делом (недоброкачественное расследование и т. п.), подробно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о принятых

2230 31

мерах к устранению в дальнейшем аналогичных дефектов следствия (инструктаж следователя, обсуждение допущенных дефектов на оперативном совещании при прокуроре дороги и т. п.).

12. Немедленно по рассмотрении дела судом телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о результатах этого рассмотрения, с указанием даты рассмотрения дела, фамилий осужденных и согласен ли прокурор дороги с приговором.

13. В случаях вынесения судом оправдательного приговора, прекращения дела в подготовительном заседании суда или прокурором (в отношении всех или части обвиняемых) — прокурорам дорог, одновременно с направлением в Гл. прокуратуру ж.-д. транспорта копии приговора, определения суда или постановления прокурора, подробно доносить насколько обоснованно предъявлено было обвинение этим лицам, содержались ли обвинения под стражей, сколько времени, какие дефекты были допущены следователем, почему при наличии этих дефектов прокурором дороги дело было направлено в суд, а также о принятых прокурором дороги мерах к устранению в дальнейшем аналогичных дефектов.

14. Если будет установлено, что обнаруженные в подвижном составе дефекты, явившиеся причиной крушения, возникли на другой дороге, — немедленно адресной телеграммой, предусмотренной п. 7 раздела III приказа № 134/ц, или дополнительной телеграммой сообщать подробные данные об этом прокурору и дорожному ревизору соответствующей дороги, независимо от дальнейшего расследования по месту крушения или аварии.

15. При передаче по подследственности прокурору другой дороги дела или выделенного из основного дела материала — телеграфно доносить Главному прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения НКПС, когда и за каким номером отправлено дело.

Копию постановления о направлении дела по подследственности высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта. При этом прокурорам дорог лично проверять обоснованность направления дела и полноту материалов.

16. При получении переданного с другой дороги по подследственности дела — телеграфно доносить об этом Главному прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения НКПС, с указанием даты поступления дела, когда и кому поручено произвести расследование.

17. Через 3 дня после получения дела по подследственности телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения

315
НКПС о результатах расследования и о положении дела. Если в 3-х дневный срок следствие не может быть окончено, — телеграфно доносить Главному прокурору ж.-д. транспорта о причинах задержки окончания следствия, с указанием, на какое время испрашивается продление срока расследования. В дальнейшем движении этих дел информировать в указанном выше порядке, как и по другим делам.

18. О выявленных в процессе следствия организационно-технических дефектах, способствующих крушениям и авариям, в каждом отдельном случае сообщать кроме администрации, также и дорожному ревизору по безопасности движения.

19. Помимо указанной выше информации обеспечивать дорожных ревизоров по безопасности движения информацией о движении дел о крушениях и авариях в пределах, необходимых для них в соответствии с их компетенцией.

20. Первого числа каждого месяца прокурорам дорог телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о наличии незаконченных расследованием дел о крушениях, авариях и предотвращенных крушениях, с указанием причин задержки окончания следствия по каждому делу.

21. 5-го числа каждого месяца прокурорам дорог высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта докладную записку с анализом работы прокуратуры дороги за предыдущий месяц.

Пом. Прокурора Союза ССР—
и. о. Гл. прокурора ж.-д. транспорта

М. Рагинский.

29-31

39, 3%, Ашхабадской — 42, 6%, Турк.-Сибирской — 41, 8%, Южно-Уральской — 46, 8%, Моск. Донбасской — 47, 7%, Закавказской — 49, 9%.

На Турксиб. ж. д. находилось в производстве свыше 20 дней 25, 3% дел, Моск. Киевской — 18, 2%, Южной — 15, 2%, Ашхабадской — 14, 1%.

Количество лиц, привлеченных к уголовной ответственности по делам о крушениях и авариях в 1938 г., снизилось на 31, 9% по сравнению с 1937 г. Особенно снизилось количество привлеченных к уголовной ответственности работников ведущих профессий, в частности, машинистов на 38%, пом. нач. станций на 34, 6%, адм. техн. состав. (нач. депо, нач. отделения движения и др.) на 40%.

Хотя эти цифры и говорят о более осторожном подходе в 1938 г. к вопросу о привлечении к уголовной ответственности, однако, число лиц, необоснованно привлекавшихся в качестве обвиняемых, еще очень велико, что видно из следующих данных:

В отношении 24, 4% лиц, привлекавшихся в качестве обвиняемых, уголовное преследование впоследствии было прекращено самой Прокуратурой.

Из числа лиц, дела о которых были рассмотрены в судебных заседаниях, 7, 6% были лиссудами оправданы; 7% дел, переданных в суд, были прекращены лиссудами в подготовительном заседании.

Несмотря на неоднократные указания Прокуратуры СССР, все еще имеют место случаи привлечения к уголовной ответственности за формальное нарушение правил технической эксплуатации, за незначительные упущения.

Так, например, следователь прокуратуры Южно-Донецкой ж. д. Берлинский привлек к уголовной ответственности машиниста Маношкина, вся вина которого заключалась в том, что он проехал 4-мя вагонами закрытый входной семафор, после чего семафор был открыт и никаких последствий не произошло. Маношкин в прошлом неоднократно премировался. Лиссуд дело прекратил.

Прокуратурой Южно-Донецкой жел. дор. были преданы суду ДСП Ширин, дежурный по маневрам Лисняк и практикант сигналист Шацкий за прием 19/VIII поезда № 1046 на занятый путь. Основным виновником являлся ДСП Ширин, но он сам же и принял меры к предотвращению возможного крушения. В прошлом Ширин работал безаварийно. Лиссуд дело прекратил.

Качество расследования все еще неудовлетворительно, о чем свидетельствует большое количество прекращенных дел, количество лиц, оправданных судом, а также количество дел, возвращенных судом на дознание.

В 1938 г. лиссудами возвращено на дознание из подготовительного заседания 6, 8% дел и из судебного заседания — 5, 4% дел.

Особенно низко качество следствия и велико число лиц, необоснованно привлекавшихся к уголовной ответственности на дорогах: Южная — (31, 7% дел, рассмотренных лиссудом, были прекращены лиссудом или возвращены к дознанию и из числа лиц, в отношении которых был вынесен приговор, 4, 3% были лиссудом оправданы); Закавказская — (отсев лиссудом соответственно составил 20, 7% и 15%), Южно-Донецкая — (31, 3% и 11, 2%), им. Куйбышева — (29, 6% и 7, 3%), Южно-Уральская — (24, 9% и 12, 1%), им. Л. М. Кагановича — (25, 4% и 9, 8%), Кировская — (27, 4% и 8, 2%), Северная — (24, 2% и 10%).

Эффективность и качество следствия в значительной мере определяется качеством первоначального акта о причинах крушения.

Между тем, при составлении первоначального акта о причинах крушения допускаются существенные нарушения: не выясняются и не вносятся в акт все необходимые данные, которые могут способствовать установлению причин крушения и виновников, акты составляются несвоевременно, причем в акте проставляется не действительная дата составления его, а дата крушения.

К числу основных нарушений относится также передоверие прокурором обязанностей по осмотру пути, подвижного состава и пр. другим лицам, иногда заинтересованным, ответственным за состояние данного

325 участка пути или подвижного состава. Так, например, прокурор Балашовского участка Ряз.-Уральской ж. д. Крузин при расследовании причин крушения поезда № 940 на перегоне Летяжевка—Аркадак сделал заключение о состоянии пути лишь на основании акта об осмотре пути, который составили местные работники дистанции без участия прокурора и ревизора по безопасности движения.

Неудовлетворительное качество следствия в значительной мере объясняется тем, что на большинстве дорог работа по повышению квалификации следователей и прокуроров до сих пор еще не налажена. Методическое руководство Прокуратуры СССР о расследовании дел о крушениях не везде и недостаточно проработано. Научно-технические приемы, расследования, а в частности закрепление и снятие слепков со следов, изломанных деталей вагона и даже фотографирование почти не применяются.

Участие территориальных районных прокуроров в работе по борьбе с крушениями все еще недостаточное. Например, на Орджоникидзевской ж. д. в течение года почти не было случаев привлечения райпрокуроров к расследованию крушений и аварий. Зам прокурора Орджоникидзевской ж. д. Гуринович пытался оправдать это особыми, якобы, условиями Орджоникидзевской ж. д. и отсутствием у райпрокуроров знаний техники ж.-д. транспорта. Между тем, никаких „особых“ условий на Орджоникидзевской ж. д. нет, а в отсутствии необходимых знаний у райпрокуроров виновата прокуратура дороги, которая не организовала учебу райпрокуроров, не оказывала им необходимой помощи в деле овладения техническими знаниями.

Такое неудовлетворительное состояние борьбы с крушениями и авариями в значительной мере объясняется также отсутствием надзора и оперативного руководства следствием по делам о крушениях со стороны прокуроров дорог.

Во многих прокуратурах дорог даже учет дел о крушениях и контроль за движением этих дел поставлены неудовлетворительно.

Особенно это относится к делам о крушениях и авариях, поступающим с других дорог. При получении дела с другой дороги прокуроры дорог часто ограничиваются механической передачей дела соответствующему участковому прокурору и в дальнейшем никакого надзора за делом не осуществляют.

О делах же, поступающих с других дорог непосредственно к участковым прокурорам, прокуроры дорог иногда даже не знают.

При проверке Главной прокуратурой ж.-д. транспорта в марте с. г. контроля по делам о крушениях на Ленинской ж.-д. оказалось, что прокурор дороги Антипов о количестве находящихся в производстве дел о крушениях и их положении не знает. Антипов передоверил свои обязанности по контролю за движением этих дел секретарю прокуратуры. Учет дел в прокуратуре Ленинской дороги был поставлен на столько плохо, что прокуратура дороги даже не знала о наличии в прокуратуре Московского участка 4 дел о крушениях, поступивших туда с других дорог.

Прокуроры дорог и учпрокуроры зачастую несвоевременно и неполно информируют Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о результатах расследования дел и о дальнейшем движении дел. Это затрудняет своевременное реагирование со стороны Главной прокуратуры ж.-д. транспорта на нарушение приказа № 134/ц, на допущенные при расследовании дефекты, на волокиту расследования.

Прокуратура СССР неоднократно отмечала, что прокуроры недостаточно изучают, а некоторые даже не знают аварийных очагов на дороге, что проходящие через транспортную прокуратуру следственные дела, не используются в достаточной мере прокурорами для сигнализации перед командованием об устранении вскрытых при расследовании организационно-технических дефектов, способствующих крушениям и авариям. Несмотря на это, на ряде дорог прокуроры до сих пор ограничиваются только привлечением к ответственности виновников данного конкретного крушения, а профилактической работы не ведут.

30

Особенно плохо в этой части обстоит дело на дорогах Турксиб, Одесской, Горьковской. 33

Многие прокуроры вследствие недооценки значения роли дорожных ревизоров НКПС по безопасности движения не обеспечивают их необходимой информацией о положении дел, особенно по делам, связанным с передачей материалов на другие дороги, о выявленных в процессе следствия организационно-технических дефектах, способствующих крушениям, о возбуждении против виновников крушения дисциплинарного преследования и т. п. Отсутствие этих данных лишает дорожных ревизоров возможности своевременно контролировать исполнение предложений прокуроров и обеспечивать в соответствии с приказом № 134/ц следственные органы более технически разработанными материалами по делам о крушениях.

Такое неудовлетворительное состояние борьбы с крушениями и авариями требует решительной перестройки работы Прокуратуры в этой области.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Прокурорам дорог, путем личного контроля обеспечить, чтобы ни один случай крушения, аварии или приема и отправления поезда на занятый путь, хотя бы и не повлекший последствий, не оставался не расследованным в порядке, предусмотренном инструкцией по расследованию и составлению первоначального акта.

2. Прокурорам дорог под личную ответственность обеспечить точное выполнение приказа Прокурора Союза ССР № 574/25с-38 г., имея в виду, что каждый прокурор и следователь несет персональную ответственность за легкомысленное, необоснованное и, следовательно, незаконное привлечение к уголовной ответственности.

3. При прекращении уголовного преследования против лиц, привлеченных в качестве обвиняемых, или при вынесении судом оправдательного приговора, а также в случаях обращения дела к доследованию — прокурорам дорог или их заместителям в каждом случае проверять, имелись ли достаточные основания для возбуждения уголовного преследования или предания суду, что послужило причиной прекращения дела или оправдания по делу, какие и кем именно были допущены ошибки, упущения или иные нарушения закона и т. д. Выяснение всех этих обстоятельств должно послужить улучшению работы, устранению возможности повторения этих ошибок в дальнейшей работе, поднятию качества работы и повышению квалификации прокуроров и следователей.

4. Организовать и до 1/VII закончить коллективную проработку со следователями и прокурорами методического руководства Прокуратуры СССР по расследованию дел о крушениях и авариях, используя при этом также отрицательные и положительные примеры следствия из практики работы прокуратуры дороги.

К тому же сроку закончить обучение следователей и прокуроров пользоваться следственным чемоданом, особенно фотоаппаратом и измерительными приборами.

5. Организовать и к 1/VIII закончить изучение прокурорами и следователями правил технической эксплуатации, инструкции по движению поездов и инструкции по сигнализации.

6. Главной прокуратуре ж.-д. транспорта обобщать и систематизировать материалы, характеризующие как положительные, так и отрицательные стороны расследования дел о крушениях и авариях и руководства следствием со стороны прокуроров, с тем, чтобы не реже одного раза в 2 месяца издавались Гл. прокуратурой ж.-д. транспорта обзоры по качеству расследования дел этой категории и периодически — методические письма по расследованию этих дел.

7. 5-го числа каждого месяца прокурорам дорог высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта докладную записку с анализом работы прокуратуры по борьбе с крушениями и авариями за предыдущий месяц, в которой также указывать как отрицательные, так и положительные примеры расследования по отдельным делам.

336
8. Прокурорам дорог проверять в каждом случае причины невыезда или несвоевременного выезда учпрокурора на место крушения или аварии, не оставляя безнаказанными случаи невыезда по неуважительным причинам.

9. Прокурорам дорог и их заместителям систематически проверять правильность и полноту составляемых первоначальных актов о причинах крушения. О выявленных дефектах и принятых мерах к их устранению отмечать в ежемесячных докладных записках о работе прокуратуры по делам о крушениях.

10. Под личную ответственность прокуроров дорог не допускать нарушения установленных приказом № 134/ц сроков расследования. В случаях невозможности закончить расследование в сроки, предусмотренные приказом № 134/ц в связи с производством сложной экспертизы, анализом качества металла изломанных рельс и осей и по другим уважительным причинам, прокурорам дорог испрашивать у Главного прокурора ж.-д. транспорта разрешение на продление сроков следствия.

11. По делам о крушениях и авариях, поступившим с других дорог, оканчивать расследование в 3-дневный срок. Продление срока расследования может быть только с санкции Главной прокуратуры ж.-д. транспорта.

12. По делам, обращенным к доследованию, следствие должно быть окончено в срок не свыше 3 дней. Продление срока может иметь место только с санкции Главной прокуратуры ж.-д. транспорта.

13. Прокурорам дорог проверить к 1/VII работу соответствующих территориальных районных прокуроров по выполнению ими приказа № 134/ц, а также качество руководства со стороны учпрокуроров территориальными прокурорами по работе, связанной с выездом на место крушения. О результатах проверки и принятых мерах к устранению выявленных недостатков донести в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта к 15/VII.

14. Прокурорам дорог и их заместителям систематически проверять, какие организационно-технические дефекты, способствующие крушениям, были выявлены при расследовании каждого конкретного дела и проверять, устранены ли они администрацией; в соответствующих случаях ставить вопрос перед начальниками дорог или перед Главной прокуратурой ж.-д. транспорта.

15. К 1/VII подробно изучить аварийные очаги на дороге, принять меры к ликвидации этих аварийных очагов и к 15/VII выслать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта обобщенный материал о результатах проверки.

16. Усилить привлечение соц. совместителей и членов групп содействия прокуратуры к борьбе с крушениями, особенно в части ликвидации аварийных очагов, выявления и устранения организационно-технических дефектов, способствующих крушениям.

17. Точно выполнять порядок учета дел, контроля и информации, предусмотренный прилагаемой к настоящему приказу инструкцией Главной прокуратуры ж.-д. транспорта.

18. И. о. Гл. прокурора ж.-д. транспорта, начиная с 15 сего мая ежедекадно докладывать лично мне о ходе выполнения настоящего приказа.

П. п. Прокурор Союза ССР А. Вышинский.

Отпечатано
500 экз.

*Рассмотрено
Вен. Упр. 2/15/29*

П Р И К А З ПРОКУРОРА СОЮЗА ССР

№ 15/10с

9 апреля 1939 г.

г. Москва.

„О работе Прокуратуры по делам о крушениях за 1938 г.“

В 1938 г. количество крушений хотя и снизилось на 23,4% по сравнению с 1937 годом, но все еще очень велико.

К числу наиболее аварийных дорог относятся: Ленинская, Южно-Уральская, Амурская, Томская, им. Л. М. Кагановича, Рязано-Уральская, Закавказская и Горьковская.

Ряд крупных крушений, происшедших уже в конце 1938 г. на Амурской, Южно-Уральской, Южной и др. дорогах, указывает на то, что враги народа продолжают подрывную работу, организуют вредительские и диверсионные акты.

Значительное количество крушений и аварий произошло по вине работников службы движения. В 4-м квартале 33,2% крушений и аварий было по этой причине, из них вследствие несогласованности в маневровой работе — 31,3%, перевода стрелок под составом, взреза стрелок, неплотного прилегания остряка к рамному рельсу — 23,4%, приема и отправления поездов на занятый путь — 16,9%.

Между тем, некоторые прокуроры все еще не уделяют должного внимания расследованию дел этой категории, не учитывают всей важности борьбы с такими опасными видами грубейших нарушений правил технической эксплуатации, как прием и отправление поездов на занятый путь.

Проверкой, произведенной Главной прокуратурой ж.-д. транспорта, было выявлено прямое бездействие в этой части со стороны прокуратуры Кировской ж. д. Почти во всех случаях приема поездов на занятый путь прокуратура Кировской ж. д. расследования не производила, а ограничивалась тем, что администрация налагала на виновных дисциплинарные взыскания. Возбужденные же дела в ряде случаев необоснованно прекращались. Так, например, по вине сигналиста Окрешко и ДСП Витушкина на ст. Саперная был принят на занятый путь поезд № 934, в результате чего был поврежден паровоз и разбит вагон. ДСП Витушкин до этого случая уже имел взыскание — арест на 3 суток за прием поезда на занятый путь. Однако, учпрокурор Гаврилов дело без всякой мотивировки прекратил.

Количество крушений и аварий по вине работников вагонной службы в IV квартале составляло 19,6%. В основном причиной этих крушений и аварий попрежнему является излом осей и других деталей вагона — 86,7% всех крушений и аварий, происшедших в IV квартале по вине работников вагонной службы.

Однако, расследование дел о крушениях и авариях, происходящих по причине излома осей и других деталей вагона, производится недопустимо медленно и зачастую недоброкачественно.

В случаях излома по старой трещине не учитывается, к какому времени может быть отнесено возникновение этого дефекта, можно ли было обнаружить его в пункте последнего технического осмотра, при годовом освидетельствовании, при ремонте или при формировании колесной пары.

340
Часты случаи, когда прокуроры направляют по подследственности на другую дорогу материал, необоснованно, недостаточно расследованный на месте крушения, между прокурорами происходят пререкания, дело заволакивается и теряет актуальность.

8/VII—38 г. на Юго-Западной ж. д. потерпел крушение поезд № 702 вследствие излома оси вагона. При расследовании не было своевременно выяснено, имелась ли на оси старая трещина и можно ли было обнаружить эту трещину при осмотре вагона и тем предупредить крушение.

Участковые прокуроры Юго-Западной ж. д. Фих и Одесской ж. д. Рябов дважды возвращали дело друг другу, вступая в пререкания о подследственности и обвиняя один другого в недобросовестном отношении к делу. Следствие тянулось несколько месяцев, а за это время место излома оси подвергалось различным атмосферным влияниям и установить, была ли старая трещина на оси, через несколько месяцев после крушения уже не представилось возможным.

Дело пришлось прекратить.

О формальном подходе прокуроров к делам этой категории свидетельствует следующий пример:

27/XII—38 г. на Кировской ж. д. в поезде № 918 сошел с рельс и был поврежден вагон вследствие излома оси, имевшей в подступичной части старую трещину размером 10⁰/₀ поперечного сечения. Прокурор Кировской ж. д. необоснованно направил дело прокурору Юго-Восточной ж. д. для расследования „по месту формирования колесной пары на заводе им. Дзержинского“, не учитывая, что формирование колесной пары производилось в 1933 г., и 10⁰/₀ трещина могла возникнуть в процессе эксплуатации вагона в течение 5 лет. Прокурор Юго-Восточной ж. д. вместо того, чтобы прекратить это дело, направил его в Главную прокуратуру ж. д. транспорта „для передачи по подследственности, так как завода им. Дзержинского на Юго-Восточной ж. д. нет“.

Главная прокуратура ж. д. транспорта это дело прекратила.

Из общего число крушений и аварий, происшедших в 4 квартале — 28,8⁰/₀ произошло по вине работников паровозной службы. При этом обращает на себя внимание большое количество крушений и аварий по причине проезда сигналов — 22,8⁰/₀ и вследствие неосторожного подхода паровозов — 22,5⁰/₀ всего числа крушений и аварий, имевших место в 4-м квартале по вине работников паровозной службы.

Количество крушений и аварий, происшедших по вине работников службы пути в 4 квартале 1938 г., составляло 14,7⁰/₀ всего числа крушений и аварий за этот квартал.

Все еще значительно число крушений и аварий вследствие недоброкачественного ремонта и преступного отношения к текущему содержанию пути. Выделяются крушения и аварии по причине излома рельс — 33,1⁰/₀ общего числа крушений и аварий, происшедших в 4 квартале по вине работников службы пути. Это необходимо иметь в виду сейчас, в связи с сезонным развертыванием путевых работ и начинающимся ремонтом пути.

В 1938 г. в основном следствие по делам о крушениях производили транспортные следователи, которые закончили 90⁰/₀ общего количества законченных за это время дел о крушениях (сюда не входят дела о к-р преступлениях).

Однако, предусмотренные приказом № 134/ц сроки расследования не выдерживались. Транспортные следователи только 59,6⁰/₀ дел закончили в 3-дневный срок, 24,8⁰/₀ дел было закончено в срок до 10 дней, 8,1⁰/₀ — в срок до 20 дней и 7,5⁰/₀ — в срок свыше 20 дней.

Если даже учесть, что часть дел задерживалась расследованием вследствие производства сложной экспертизы, анализа качества металла лопнувших рельс и осей, вследствие передачи дел по подследственности с одной дороги на другую и проч., — все же следует притти к тому выводу, что по значительной части дел нарушение установленного приказом № 134/ц срока расследования допускалось без уважительных причин.

Нарушение установленных сроков расследования особенно имело место на дорогах: Моск. Окружной, где только 31,6⁰/₀ дел были закончены расследованием в срок до 3 дней, Горьковской — соответственно —

39, 3⁰/₀, Ашхабадской — 42, 6⁰/₀, Турк.-Сибирской — 41, 8⁰/₀, Южно-Уральской — 46, 8⁰/₀, Моск. Донбасской — 47, 7⁰/₀, Закавказской — 49, 9⁰/₀.

На Турксиб. ж. д. находилось в производстве свыше 20 дней 25, 3⁰/₀ дел, Моск. Киевской — 18, 2⁰/₀, Южной — 15, 2⁰/₀, Ашхабадской — 14, 1⁰/₀.

Количество лиц, привлеченных к уголовной ответственности по делам о крушениях и авариях в 1938 г., снизилось на 31, 9⁰/₀ по сравнению с 1937 г. Особенно снизилось количество привлеченных к уголовной ответственности работников ведущих профессий, в частности, машинистов на 38⁰/₀, пом. нач. станций на 34, 6⁰/₀, адм. техн. состав. (нач. депо, нач. отделения движения и др.) на 40⁰/₀.

Хотя эти цифры и говорят о более осторожном подходе в 1938 г. к вопросу о привлечении к уголовной ответственности, однако, число лиц, необоснованно привлекавшихся в качестве обвиняемых, еще очень велико, что видно из следующих данных:

В отношении 24, 4⁰/₀ лиц, привлекавшихся в качестве обвиняемых, уголовное преследование впоследствии было прекращено самой Прокуратурой.

Из числа лиц, дела о которых были рассмотрены в судебных заседаниях, 7, 6⁰/₀ были лиссудами оправданы; 7⁰/₀ дел, переданных в суд, были прекращены лиссудами в подготовительном заседании.

Несмотря на неоднократные указания Прокуратуры СССР, все еще имеют место случаи привлечения к уголовной ответственности за формальное нарушение правил технической эксплуатации, за незначительные упущения.

Так, например, следователь прокуратуры Южно-Донецкой ж. д. Берлинский привлек к уголовной ответственности машиниста Маношкина, вся вина которого заключалась в том, что он проехал 4-мя вагонами закрытый входной семафор, после чего семафор был открыт и никаких последствий не произошло. Маношкин в прошлом неоднократно премировался. Лиссуд дело прекратил.

Прокуратурой Южно-Донецкой жел. дор. были преданы суду ДСП Ширин, дежурный по маневрам Лисняк и практикант сигналист Шацкий за прием 19/VIII поезда № 1046 на занятый путь. Основным виновником являлся ДСП Ширин, но он сам же и принял меры к предотвращению возможного крушения. В прошлом Ширин работал безаварийно. Лиссуд дело прекратил.

Качество расследования все еще неудовлетворительно, о чем свидетельствует большое количество прекращенных дел, количество лиц, оправданных судом, а также количество дел, возвращенных судом на дознание.

В 1938 г. лиссудами возвращено на дознание из подготовительного заседания 6, 8⁰/₀ дел и из судебного заседания — 5, 4⁰/₀ дел.

Особенно низко качество следствия и велико число лиц, необоснованно привлекавшихся к уголовной ответственности на дорогах: Южная — (31, 7⁰/₀ дел, рассмотренных лиссудом, были прекращены лиссудом или возвращены к дознанию и из числа лиц, в отношении которых был вынесен приговор, 4, 3⁰/₀ были лиссудом оправданы); Закавказская — (отсев лиссудом соответственно составил 20, 7⁰/₀ и 15⁰/₀), Южно-Донецкая — (31, 3⁰/₀ и 11, 2⁰/₀), им. Куйбышева — (29, 6⁰/₀ и 7, 3⁰/₀), Южно-Уральская — (24, 9⁰/₀ и 12, 1⁰/₀), им. Л. М. Кагановича — (25, 4⁰/₀ и 9, 8⁰/₀), Кировская — (27, 4⁰/₀ и 8, 2⁰/₀), Северная — (24, 2⁰/₀ и 10⁰/₀).

Эффективность и качество следствия в значительной мере определяется качеством первоначального акта о причинах крушения.

Между тем, при составлении первоначального акта о причинах крушения допускаются существенные нарушения: не выясняются и не вносятся в акт все необходимые данные, которые могут способствовать установлению причин крушения и виновников, акты составляются несвоевременно, причем в акте проставляется не действительная дата составления его, а дата крушения.

К числу основных нарушений относится также передоверие прокурором обязанностей по осмотру пути, подвижного состава и пр. другим лицам, иногда заинтересованным, ответственным за состояние данного

356
участка пути или подвижного состава. Так, например, прокурор Балашовского участка Ряз.-Уральской ж. д. Крузин при расследовании причин крушения поезда № 940 на перегоне Летяжевка—Аркадак сделал заключение о состоянии пути лишь на основании акта об осмотре пути, который составили местные работники дистанции без участия прокурора и ревизора по безопасности движения.

Неудовлетворительное качество следствия в значительной мере объясняется тем, что на большинстве дорог работа по повышению квалификации следователей и прокуроров до сих пор еще не налажена. Методическое руководство Прокуратуры СССР о расследовании дел о крушениях не везде и недостаточно проработано. Научно-технические приемы расследования, а в частности закрепление и снятие слепков со следов, изломанных деталей вагона и даже фотографирование почти не применяются.

Участие территориальных районных прокуроров в работе по борьбе с крушениями все еще недостаточное. Например, на Орджоникидзевской ж. д. в течение года почти не было случаев привлечения райпрокуроров к расследованию крушений и аварий. Зам прокурора Орджоникидзевской ж. д. Гуринович пытался оправдать это особыми, якобы, условиями Орджоникидзевской ж. д. и отсутствием у райпрокуроров знаний техники ж.-д. транспорта. Между тем, никаких „особых“ условий на Орджоникидзевской ж. д. нет, а в отсутствии необходимых знаний у райпрокуроров виновата прокуратура дороги, которая не организовала учебу райпрокуроров, не оказывала им необходимой помощи в деле овладения техническими знаниями.

Такое неудовлетворительное состояние борьбы с крушениями и авариями в значительной мере объясняется также отсутствием надзора и оперативного руководства следствием по делам о крушениях со стороны прокуроров дорог.

Во многих прокуратурах дорог даже учет дел о крушениях и контроль за движением этих дел поставлены неудовлетворительно.

Особенно это относится к делам о крушениях и авариях, поступающим с других дорог. При получении дела с другой дороги прокуроры дорог часто ограничиваются механической передачей дела соответствующему участковому прокурору и в дальнейшем никакого надзора за делом не осуществляют.

О делах же, поступающих с других дорог непосредственно к участковым прокурорам, прокуроры дорог иногда даже не знают.

При проверке Главной прокуратурой ж.-д. транспорта в марте с. г. контроля по делам о крушениях на Ленинской ж.-д. оказалось, что прокурор дороги Антипов о количестве находящихся в производстве дел о крушениях и их положении не знает. Антипов передоверил свои обязанности по контролю за движением этих дел секретарю прокуратуры. Учет дел в прокуратуре Ленинской дороги был поставлен на столько плохо, что прокуратура дороги даже не знала о наличии в прокуратуре Московского участка 4 дел о крушениях, поступивших туда с других дорог.

Прокуроры дорог и учпрокуроры зачастую несвоевременно и неполно информируют Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о результатах расследования дел и о дальнейшем движении дел. Это затрудняет своевременное реагирование со стороны Главной прокуратуры ж.-д. транспорта на нарушение приказа № 134/ц, на допущенные при расследовании дефекты, на волокиту расследования.

Прокуратура СССР неоднократно отмечала, что прокуроры недостаточно изучают, а некоторые даже не знают аварийных очагов на дороге, что проходящие через транспортную прокуратуру следственные дела, не используются в достаточной мере прокурорами для сигнализации перед командованием об устранении вскрытых при расследовании организационно-технических дефектов, способствующих крушениям и авариям. Несмотря на это, на ряде дорог прокуроры до сих пор ограничиваются только привлечением к ответственности виновников данного конкретного крушения, а профилактической работы не ведут.

33

Особенно плохо в этой части обстоит дело на дорогах Турксиб, Одесской, Горьковской.

Многие прокуроры вследствие недооценки значения роли дорожных ревизоров НКПС по безопасности движения не обеспечивают их необходимой информацией о положении дел, особенно по делам, связанным с передачей материалов на другие дороги, о выявленных в процессе следствия организационно-технических дефектах, способствующих крушениям, о возбуждении против виновников крушения дисциплинарного преследования и т. п. Отсутствие этих данных лишает дорожных ревизоров возможности своевременно контролировать исполнение предложений прокуроров и обеспечивать в соответствии с приказом № 134/ц следственные органы более технически разработанными материалами по делам о крушениях.

Такое неудовлетворительное состояние борьбы с крушениями и авариями требует решительной перестройки работы Прокуратуры в этой области.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Прокурорам дорог, путем личного контроля обеспечить, чтобы ни один случай крушения, аварии или приема и отправления поезда на занятый путь, хотя бы и не повлекший последствий, не оставался не расследованным в порядке, предусмотренном инструкцией по расследованию и составлению первоначального акта.

2. Прокурорам дорог под личную ответственность обеспечить точное выполнение приказа Прокурора Союза ССР № 574/25с-38 г., имея в виду, что каждый прокурор и следователь несет персональную ответственность за легкомысленное, необоснованное и, следовательно, незаконное привлечение к уголовной ответственности.

3. При прекращении уголовного преследования против лиц, привлеченных в качестве обвиняемых, или при вынесении судом оправдательного приговора, а также в случаях обращения дела к доследованию — прокурорам дорог или их заместителям в каждом случае проверять, имелись ли достаточные основания для возбуждения уголовного преследования или предания суду, что послужило причиной прекращения дела или оправдания по делу, какие и кем именно были допущены ошибки, упущения или иные нарушения закона и т. д. Выяснение всех этих обстоятельств должно послужить улучшению работы, устранению возможности повторения этих ошибок в дальнейшей работе, поднятию качества работы и повышению квалификации прокуроров и следователей.

4. Организовать и до 1/VII закончить коллективную проработку со следователями и прокурорами методического руководства Прокуратуры СССР по расследованию дел о крушениях и авариях, используя при этом также отрицательные и положительные примеры следствия из практики работы прокуратуры дороги.

К тому же сроку закончить обучение следователей и прокуроров пользоваться следственным чемоданом, особенно фотоаппаратом и измерительными приборами.

5. Организовать и к 1/VIII закончить изучение прокурорами и следователями правил технической эксплуатации, инструкции по движению поездов и инструкции по сигнализации.

6. Главной прокуратуре ж.-д. транспорта обобщать и систематизировать материалы, характеризующие как положительные, так и отрицательные стороны расследования дел о крушениях и авариях и руководства следствием со стороны прокуроров, с тем, чтобы не реже одного раза в 2 месяца издавались Гл. прокуратурой ж.-д. транспорта обзоры по качеству расследования дел этой категории и периодически — методические письма по расследованию этих дел.

7. 5-го числа каждого месяца прокурорам дорог высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта докладную записку с анализом работы прокуратуры по борьбе с крушениями и авариями за предыдущий месяц, в которой также указывать как отрицательные, так и положительные примеры расследования по отдельным делам.

8. Прокурорам дорог проверять в каждом случае причины невыезда или несвоевременного выезда учпрокурора на место крушения или аварии, не оставляя безнаказанными случаи невыезда по неуважительным причинам.

9. Прокурорам дорог и их заместителям систематически проверять правильность и полноту составляемых первоначальных актов о причинах крушения. О выявленных дефектах и принятых мерах к их устранению отмечать в ежемесячных докладных записках о работе прокуратуры по делам о крушениях.

10. Под личную ответственность прокуроров дорог не допускать нарушения установленных приказом № 134/ц сроков расследования. В случаях невозможности закончить расследование в сроки, предусмотренные приказом № 134/ц в связи с производством сложной экспертизы, анализом качества металла изломанных рельс и осей и по другим уважительным причинам, прокурорам дорог испрашивать у Главного прокурора ж.-д. транспорта разрешение на продление сроков следствия.

11. По делам о крушениях и авариях, поступившим с других дорог, оканчивать расследование в 3-дневный срок. Продление срока расследования может быть только с санкции Главной прокуратуры ж.-д. транспорта.

12. По делам, обращенным к доследованию, следствие должно быть окончено в срок не свыше 3 дней. Продление срока может иметь место только с санкции Главной прокуратуры ж.-д. транспорта.

13. Прокурорам дорог проверить к 1/VII работу соответствующих территориальных районных прокуроров по выполнению ими приказа № 134/ц, а также качество руководства со стороны учпрокуроров территориальными прокурорами по работе, связанной с выездом на место крушения. О результатах проверки и принятых мерах к устранению выявленных недостатков донести в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта к 15/VII.

14. Прокурорам дорог и их заместителям систематически проверять, какие организационно-технические дефекты, способствующие крушениям, были выявлены при расследовании каждого конкретного дела и проверять, устранены ли они администрацией; в соответствующих случаях ставить вопрос перед начальниками дорог или перед Главной прокуратурой ж.-д. транспорта.

15. К 1/VII подробно изучить аварийные очаги на дороге, принять меры к ликвидации этих аварийных очагов и к 15/VII выслать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта обобщенный материал о результатах проверки.

16. Усилить привлечение соц. совместителей и членов групп содействия прокуратуры к борьбе с крушениями, особенно в части ликвидации аварийных очагов, выявления и устранения организационно-технических дефектов, способствующих крушениям.

17. Точно выполнять порядок учета дел, контроля и информации, предусмотренный прилагаемой к настоящему приказу инструкцией Главной прокуратуры ж.-д. транспорта.

18. И. о. Гл. прокурора ж.-д. транспорта, начиная с 15 сего мая ежедекадно докладывать лично мне о ходе выполнения настоящего приказа.

П. п. Прокурор Союза ССР А. Вышинский.

ИНСТРУКЦИЯ

по учету и контролю за делами о крушениях и авариях

1. Во всех прокуратурах дорог должен быть своевременный и точный учет движения дел о крушениях, авариях и предотвращенных крушениях по книгам учета дел, разосланным на места Главной прокуратурой ж.-д. транспорта. В этих же книгах нужно вести отдельно учет дел о крушениях на подъездных путях и учет дел о крушениях, полученных с других дорог, с указанием даты получения дела, когда и кому поручено производство расследования, даты окончания расследования, результатов расследования и дальнейшего движения дела.

2. Прокуроры дорог или их заместители обязаны лично проверять по каждому крушению или аварии своевременность и полноту телеграфной информации, предусмотренной приказом № 134/ц/ 468 раздел III п. 7 об обстоятельствах и причинах крушения.

3. В каждом случае невыезда или несвоевременного выезда участкового прокурора на место крушения или аварии прокурор дороги доносит в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о причинах и о принятых мерах в отношении виновных.

4. Прокуроры дорог обязаны обеспечивать точное выполнение требования приказа № 134/ц/ 468, раздел III п. 11 об информации по поводу привлеченных и арестованных лиц, с указанием вины каждого из привлеченных и детальной их характеристики.

5. В случае привлечения новых лиц к уголовной ответственности в процессе дальнейшего следствия, а также установления новых обстоятельств, имеющих важное значение для выяснения причин крушения, и виновных лиц, немедленно телеграфно доносить об этом Гл. прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главн. ревизору по безопасности движения НКПС.

6. Не позже как через 3 дня после крушения или аварии телеграфно доносить Гл. прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения НКПС о результатах расследования и о положении дела.

7. Если расследование в 3-дневный срок не может быть окончено, — телеграфно доносить Гл. прокурору ж.-д. транспорта о причинах задержки окончания следствия, с указанием, на какое время испрашивается продление срока расследования.

376

В каждом случае нарушения установленного приказом № 134/ц срока расследования, без получения санкции Главной прокуратуры ж.-д. транспорта на продление срока—представлять в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта письменное объяснение.

8. При наличии в деле данных, указывающих на то, что крушение или авария являются результатом вредительства или диверсии, представлять в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта, помимо телеграфной информации—подробные письменные сведения.

9. При направлении дела в суд телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта: кто вел следствие, когда было закончено следствие, когда дело передано в суд и кто привлечен к уголовной ответственности. Если в отношении отдельных обвиняемых дело было прекращено или значительно изменилось обвинение по сравнению с указанным в первоначальных информациях, — это также должно быть отмечено в телеграмме.

Одновременно с передачей дела в суд высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта копию обвинительного заключения.

10. В случае прекращения дела телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта мотивы прекращения, а также дату окончания расследования и дату прекращения дела. Копию постановления о прекращении дела направлять в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта. В случае возбуждения преследования против лиц, виновных в крушении или аварии, дисциплинарного преследования, — сообщать об этом также и дорожному ревизору по безопасности движения.

11. В случае обращения дела к доследованию немедленно телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта: кем возвращено дело к доследованию (прокурором дороги, линсудом), дату и мотивы возвращения дела к доследованию, установленный прокурором дороги срок для выполнения дополнительных следственных действий; содержатся ли обвиняемые под стражей и с какого времени. Копию постановления прокурора или определения линсуда о направлении дела к доследованию высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта. Если дело обращено к доследованию линсудом, — одновременно с представлением в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта копии определения линсуда сообщать, согласен ли прокурор дороги с определением линсуда. Если дело обращено к доследованию по вине следователя и прокурора, осуществлявшего надзор за делом (недоброкачественное расследование и т. п.), подробно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о принятых

5537

38

мерах к устранению в дальнейшем аналогичных дефектов следствия (инструктаж следователя, обсуждение допущенных дефектов на оперативном совещании при прокуроре дороги и т. п.).

12. Немедленно по рассмотрении дела судом телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о результатах этого рассмотрения, с указанием даты рассмотрения дела, фамилий осужденных и согласен ли прокурор дороги с приговором.

13. В случаях вынесения судом оправдательного приговора, прекращения дела в подготовительном заседании суда или прокурором (в отношении всех или части обвиняемых) — прокурорам дорог, одновременно с направлением в Гл. прокуратуру ж.-д. транспорта копии приговора, определения суда или постановления прокурора, подробно доносить насколько обоснованно предъявлено было обвинение этим лицам, содержались ли обвинения под стражей, сколько времени, какие дефекты были допущены следователем, почему при наличии этих дефектов прокурором дороги дело было направлено в суд, а также о принятых прокурором дороги мерах к устранению в дальнейшем аналогичных дефектов.

14. Если будет установлено, что обнаруженные в подвижном составе дефекты, явившиеся причиной крушения, возникли на другой дороге, — немедленно адресной телеграммой, предусмотренной п. 7 раздела III приказа № 134/ц, или дополнительной телеграммой сообщать подробные данные об этом прокурору и дорожному ревизору соответствующей дороги, независимо от дальнейшего расследования по месту крушения или аварии.

15. При передаче по подследственности прокурору другой дороги дела или выделенного из основного дела материала — телеграфно доносить Главному прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения НКПС, когда и за каким номером отправлено дело.

Копию постановления о направлении дела по подследственности высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта. При этом прокурорам дорог лично проверять обоснованность направления дела и полноту материалов.

16. При получении переданного с другой дороги по подследственности дела — телеграфно доносить об этом Главному прокурору ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения НКПС, с указанием даты поступления дела, когда и кому поручено произвести расследование.

17. Через 3 дня после получения дела по подследственности телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта и в копии Главному ревизору по безопасности движения

385

НКПС о результатах расследования и о положении дела. Если в 3-х дневный срок следствие не может быть окончено, — телеграфно доносить Главному прокурору ж.-д. транспорта о причинах задержки окончания следствия, с указанием, на какое время испрашивается продление срока расследования. О дальнейшем движении этих дел информировать в указанном выше порядке, как и по другим делам.

18. О выявленных в процессе следствия организационно-технических дефектах, способствующих крушениям и авариям, в каждом отдельном случае сообщать кроме администрации, также и дорожному ревизору по безопасности движения.

19. Помимо указанной выше информации обеспечивать дорожных ревизоров по безопасности движения информацией о движении дел о крушениях и авариях в пределах, необходимых для них в соответствии с их компетенцией.

20. Первого числа каждого месяца прокурорам дорог телеграфно доносить в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта о наличии незаконченных расследованием дел о крушениях, авариях и предотвращенных крушениях, с указанием причин задержки окончания следствия по каждому делу.

21. 5-го числа каждого месяца прокурорам дорог высылать в Главную прокуратуру ж.-д. транспорта докладную записку с анализом работы прокуратуры дороги за предыдущий месяц.

Пом. Прокурора Союза ССР—
и. о. Гл. прокурора ж.-д. транспорта

М. Рагинский.

Список

34 38

Государственного приказа

Урагур. сессия 15/10

Лебедев	00338.	Урагур.	Сессия 15/10
Рубаченко	00341.	Урагур.	39
Максименко	00342.	Урагур.	
Круглов	00343.	Урагур.	Саратов
Краузин	00344	- " -	Тверь
Терентьев	00345	- " -	Воронеж
Радаев	00346	- " -	Уральск
Голубев	00347	- " -	Тамбов
Вайталин	00348	- " -	Хемрадаль
Тантохин	00349	- " -	Ртищево
Кондратов	00350	- " -	Ашкзис
Белов	00351	- " -	Тамбов

Государственная сессия

Сессия 15/10

20/11/39