

обсуждаем проект Закона

ПРАВО НА РИСК

В числе обстоятельств, исключающих преступность деяния, а значит и наказуемость, авторы проекта Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик называют профессиональный и хозяйственный риск. В статье 26 проекта Основ предлагается записать в уголовном законе следующую форму: «Не является преступлением действие, хотя и повлекшее под признаки деяния, предусмотренного уголовным законом, но представляющее собой оправданный профессиональный и хозяйственный риск для достижения общественно-полезной цели».

У некоторых читателей сама постановка затронутого вопроса может вызвать недоумение: речь идет о социально полезной деятельности. Зачем же в уголовном законе специально оговаривать, что не является преступлением? Между тем 60-летний опыт становления и развития административно-командной системы управления свидетельствует в пользу принятия такого закона.

Вспомним хотя бы последние годы брежневского правления. В эти годы рисковать не для собственной выгоды — ради общего дела завода, колхоза, совхоза — было опасно. Анализ конкретных, так называемых хозяйственных дел, по которым привлекались необоснованно к уголовной ответственности инициативные руководители, много раз давался в центральной печати. В эти годы в словарный запас отдельных сотрудников правоохранительных органов вошел новый термин —

«бескорыстный преступник». Например, предпринимчивый инициативный руководитель в своей фирме ни рубля не положил, но при устранении последствий какой-либо аварии по договоренности с рабочими уплатил последний сверх установленных норм. Другой руководитель премировал рабочих за срочность вывозных работ и погорелый завод производственного объекта. Третий руководители, внедряя прогрессивные формы организации и оплаты труда, обеспечивали многократное увеличение производительности труда работников, вынужденные были вступать в противоречия с тоскующими многих инструкций запретительного характера. Результат — привлечение к уголовной ответственности.

Так в зародыше были заложены в Казахстане 15 лет назад арендный подряд, хозрасчет в сельском хозяйстве. Автор прогрессивной системы организации и оплаты труда в сельском хозяйстве И. Н. Худенко закончил последние годы своей жизни в местах лишения свободы. Дело в том, что административно-командная система управления народным хозяйством прибегала в то время не только к запрету при подавлении инициативы, но и к давлению в судебной власти. Причем давление на прокуроров и суд исходило нередко от первых лиц в области, республике и других высших руководителях. Провозглашались анонимички, работали многочисленные комиссии, проверяли надуманные факты. На полную мощь работал конвейер партийных, дисци-

плинарных, уголовных митингов, репрессий. Непослушание строго наказывалось, ибо оно подрывало авторитет административно-командной системы. В почве были подхлупаны, угоняли, преследовали, погребали в коррумпии.

В настоящее время в судебных органах идет работа по пересмотру дел, по которым необоснованно были привлечены к уголовной ответственности работники за производственный и хозяйственный риск.

Конечно, профессиональный и хозяйственный риск не должен быть безразличным, но можем ли мы в каждом отдельном случае профессионального и хозяйственного риска требовать только положительного результата? Такое требование не решило бы проблему.

По смыслу проекта Основ при профессиональном и хозяйственном риске возможно причинение вреда общественным интересам.

Но экономические выгоды не должны достигаться в ущерб жизни и здоровью людей. Поэтому правильно признать преступными действия руководителей, которые идут на риск при производстве работ с нарушением правил техники безопасности, норм промышленной санитарии и т. п. Экономика, авантюризм руководителя за счет здоровья и жизни человека недопустимы. Не оправдан риск, если он связан с нарушением законов жизни и интересов граждан.

Н. ЧУНЬКОВ,
кандидат юридических наук, доцент Кемеровского государственного университета, г. Кемерово.

внешнеэкономические связи

Гарантия «Ниссан»

Кузбассу не привыкать принимать в гостях деловых людей из Японии, вот и сейчас значительная по составу делегация из Страны восходящего солнца находится в Кемерове. О целях визита наш разговор с Хидео Нагафучи — заведующим отделом фирмы «Ниссан» по продаже машин в Европе, Тадахио Като — менеджером фирмы и Ясунори Масатоши — менеджером фирмы «Ниссо Бонки Ко, ЛТД».

— Визит обусловлен ходом развития наших экономических связей. Начиная с прошлого года фирма «Ниссан» через объединение «Облкоммервоуголь» и при посредничестве «Роснешторга» и «Дальинторга» поставила в обмен на уголь значительное количество различных автомобилей. Судя по всему, заказчик наш доволен продукцией «Ниссан», есть все предпосылки к продолжению и развитию этих поставок. Есть основания полагать, что и поставки угля в Японию будут нарастать. Так что мы с вами теперь серьезные, долговременные партнеры, а так как фирма «Ниссан» не привыкла забывать свою продукцию, в какую бы страну она поставлена ни была, то и в данном случае по истечении определенного промежутка времени мы захотели на месте посмотреть, как работают наши автомобили — своими глазами, так сказать.

В нынешней делегации одиннадцать человек высококлассных специалистов по всем вопросам узлам и частям автомобилей, есть и специалист, знающий характеристи-

ки дорог едва ли не по всему миру. Мы считаем, что «Ниссан» должен полностью соответствовать как климатическим, так и дорожным условиям той страны, куда мы эти автомобили продали, именно поэтому мы особенно внимательно станем изучать поведение нашей продукции в Сибири. Не исключено, что выводы нашей комиссии заставят производителя изменить что-либо в конструкциях тех автомобилей, что Кузбасс станет получать поaise.

— В одном из интервью нашей газете генерального директора объединения «Облкоммервоуголь» А. П. Зайцева было сказано, что в перспективе ожидается создание в Кузбассе стационарной станции техобслуживания японских автомобилей, не пойдете ли об этом речь в ходе данного визита?

— Непременно. Мы готовы рассмотреть конкретные предложения.

— А не станет ли создание базы сервисного обслуживания «Ниссан» началом реализации вехих машин население Кузбасса?

— Мы готовы к такому шагу, если у вас будет принято такое решение, то мы с удовольствием реализуем его.

— Читатели наши полагаю, хотели бы знать, с какими преимуществами будет покидать Кузбасс ваша делегация. Вы поделяетесь с нами?

— Конечно.

Б. СИНЯВСКИЙ,
г. Кемерово.

РЕКЛАМА РЕКЛАМА РЕКЛАМА РЕКЛАМА



ТЕАТР оперетты КУЗБАССА

25-27 МАРТА, 1 АПРЕЛЯ

Я по прозвищу Эмигрант
КОНЦЕРТ
НИКИТЫ ДЖИГУРДЫ
(г. Москва).

артиста театра и кино, автора цикла популярных песен «Перестройка, перестройка...», «Чернобыль», «Мы с Петюшей», «О СПИДЕ» и др.

Начало 25 и 26 марта в 16 час. 30 мин., 27-го — в 19 и 21 час., 1 апреля — в 16 час. 30 мин.

Билеты продаются в кассе театра, нештатными уполномоченными по организации артелей. Телефоны для справок: 26-75-59, 26-54-71.

КЕМЕРОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ СОВЕТ ПО ТУРИЗМУ И ЭКСКУРСИЯМ ПРЕДЛАГАЕТ ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПУТЕВИКИ ПО СЛЕДУЮЩИМ МАРШРУТАМ:

«ПОДНЕБЕСНЫЕ ЗУБЬЯ» — маршрут турбазы «ВОСХОД» г. Междуреченска для любителей горно-пешеходных путешествий. Даты выездов: 8, 22 июня; 24 июля; 8, 22 августа. Стоимость путевок — 105 руб. Продолжительность маршрута 15 дней, из них 8 дней туристы будут жить на турбазе в летних домиках по 3 человека и в течение 7 дней совершат поход по Горной Шории, познакомятся с живописным горным пейзажем, реками и полянами.

На маршрут принимаются родители с детьми с 10 лет и старше.

ТУРБАЗА «ТОМЬ» расположена на живописном правом берегу реки Томи в сосновом лесу в 45 км от города Кемерово. Даты выездов: 8, 26 июня; 13, 31 июля; 16 августа. Продолжительность маршрута 15 дней. Размещение в летних домиках по 3 человека.

На маршрут принимаются родители с детьми с 7-летнего возраста по семейной путевке. Стоимость путевки на одного человека 103 рубля, на трех человек — 300 руб.

В стоимость путевки входит питание, проживание, экскурсионное обслуживание.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Дзержинского, 20, телефон 25-89-09.

ПО СТРАНАМ И КОНТИНЕНТАМ

Мечтать и телевидение сообщают

Все центральные чехословацкие газеты информируют о завершении рабочего визита в ЧССР члена Политбюро, секретаря ЦК КПСС Е. К. Лигачева, его встрече с Генеральным секретарем ЦК КПЧ М. Якешом.

«Шансы неизмеримо возросли» — под таким заголовком польская «Трибуна людей» публикует обширный материал, посвященный переговорам в крутом столбе. В нем, в частности, говорится, что в последнее время на переговорах достигнут значительный прогресс, появилась реальная надежда на достижение соглашения и компромисса. Такой оптимизм вселяют результаты переговоров рабочей группы по политическим вопросам.

В центре внимания многих газет и журналов положение в Афганистане, продолжающиеся упорные бои между правительственными войсками и вооруженными форми-

рованиями оппозиции в районе города Джелалабада. Индийская «Хиндустан таймс» отмечает, что успешная оборона Джелалабада стала первым серьезным испытанием боевых возможностей афганской армии после ухода советского контингента. В ходе шестидневных боев группировка оппозиции не удалось овладеть городом, население которого продолжает снабжаться предметами первой необходимости, что демонстрирует эффективность действий афганского правительства. Французская «Юманите» подчеркивает, что на стороне вооруженной оппозиции сражаются три тысячи пакистанцев.

Лондонские «Таймс» и «Дейли телеграф» в корреспонденции из Вашингтона сообщают о намерении администрации США вернуть сотни ракет «Стингер», которые в свое время были поставлены афганской вооруженной оппозиции. Это объ-

ясняется, считают газеты, беспокойством Вашингтона относительно того, что ракеты «могут попасть к террористам». Администрация Дж. Буша не имеет понятия, в чью конкретно руку находится от 200 до 500 ракет. В настоящее время перед ЦРУ поставлена задача предпринять возможную продажу ракет на черных рынках Ближнего Востока, как это уже случалось ранее.

Комментируя ситуацию, возникшую в США после того как кандидатом Джона Тавэра, выдвинут президентом Бушем на пост министра обороны, была отклонена сенатом, французская «Фигаро» отмечает, что популярность президента, несмотря на «дело Тавэра», остается высокой. Согласно опросу общественного мнения, проведенному журналом «Ньюс-уик», деятельность главы Белого дома одобряют 62 процента американцев.

(ТАСС, 14 марта).



По городам и странам

Старинный и прекрасный польский город Краков — обрести Киева. Благодаря кропотливой работе архитекторов и реставраторов в Кракове гармонично сочетается старое и новое — это город музеев и новостроек, вековых культурных традиций и развивающейся промышленности.

НА СНИМКЕ: площадь Главного рынка в Кракове.

(ТАСС).

Почему нет претензий к берлинскому транспорту

Можно ли в миллионном городе с точностью до минуты рассчитать время поездки на общественном транспорте по хорошо известному и много раз проделанному маршруту? В Москве (если не иметь в виду метро) я бы на это не решился. В столице ГДР — ответки бы положительны. И вот почему...

В Берлине (как, впрочем, и в остальных городах страны) на всех основных трамвайных и автобусных линиях — а их свыше восьмидесяти — вывешены маршруты движения, расписанные по дням, часам и минутам. В утреннее и дневное время по будням интервалы составляют 10 минут. В вечерние часы и по выходным — они в два раза реже. Эта информация и дает возможность берлинцам приходить на остановку прямо к своему автобусу или трамваю. Благодаря этому, а также тому, что немало и конечных работ в разных сферах городской жизни различны, в транспорте нет лишней толкучки.

Причем точность движения автобусов или трамваев настолько высока, что мчатся к остановке, заведя их издалека, нет никакой необходимости. Зная расписание, достаточно взглянуть на часы, чтобы убедиться в том, что это номер или нет. Для моск-

вича, привыкшего на улице Горького не доверять табличке с указанием интервала движения, данная пунктуальность просто немислима.

Тем не менее загадки тут нет. Складывается подобная точность из мелочей. Линии наземного транспорта — особенно новые — стараются здесь прокладывать так, чтобы на их пути было как можно меньше пересечений, развязок и т. д. Это увеличивает скорость и сокращает время в пути, снижает расход электроэнергии или горючего. В последнем случае уменьшается и выброс газов в воздушное пространство.

Показателем следующий пример. На главной магистрали Берлина — Карл-Маркс-аллее нет общественного транспорта. Поток легковых автомашин здесь (особенно в часы пик) настолько плотен, что пуск по ней, например, автобуса, создал бы только лишние помехи: и для окружающей среды, и для движения, и для безопасности людей. К тому же вдоль улицы под землей проходит метро, которое принимает на себя перевозку жителей близлежащих районов.

Способствует соблюдению четкого графика и система дорожных знаков со светофорами. Полноту земау, что работают последние везде в

одном режиме, и водителю не надо, как у нас, приспосабливаться к сигналам, то долго мигающим, прежде чем переключиться с одного цвета на другой, то мгновенно сменяющим друг друга. Я не говорю уж о том, что и устанавливаются они так, чтобы их не заслоняли ни столбы освещения, ни кроны деревьев.

И, наконец, не создают доплатных трудностей движение пешеходов, постоянные в дуге глубокого увязания к светофору. Моя дочка, ходившая в немецкий детский сад, и сегодня — через два года после отъезда из Берлина — терпеливо стоит на московском перекрестке в ожидании зеленого света, даже если улица пустыня в обоих направлениях. Так ее научили в четырехлетнем возрасте.

Занимается всей этой работой в Берлине — естественно, в союзе с другими организациями — координационный совет городского общественного пассажирского транспорта, образованный в 1973 году. Основные его усилия сосредоточены прежде всего на модернизации машинного парка. Ведь тот же трамвай не только не сдает позиций, а постоянно расширяет «электрические». На смену старым пришли новые вагоны

чехословацкого производства, более бесшумные и скоростные, оснащенные турбинными преобразователями, которые позволяют снизить потребление электроэнергии по сравнению с предшествующими моделями на 40 процентов. Развивается и автобусное движение. Посотин его линий, обслуживаемых «киркусами» — последние марки, имеют протяженность в два с лишним раза большую, чем у трамвая, хотя и уступают ему по количеству перевозимых пассажиров. Входят в компетенцию совета и вопросы, связанные с созданием наилучших возможностей для пересадок и стыковок между различными видами транспорта (чему во многом способствует применение электрички) с совершенствованием обслуживания систем информации, дальнейшим развитием такой достопримечательности Берлина, как его городская железная дорога.

На карте города первая ее линия появилась еще в 1882 году — в период бурной индустриализации столицы. Многие годы, однако, ушли на споры о необходимости ее электрификации. У электричества тогда в Германии были не только сторонники, но и противники. Сегодня прогрессивность дороги в столице

составляет около двухсот километров. При наличии недостатков развитого метро (все же две линии с 22 станциями) она успешно соединяет его, связывая между собой не только все районы столицы, но и ее пригороды.

Кстати, из всех видов транспорта в Берлине отсутствуют лишь один — троллейбус, хотя дебют его в конце прошлого века состоялся именно в Германии. Было это в Секонской Швейцарии под Дрезденом. Созданным инженером Максом Шинном модель совершила поездку там по четырехкилометровому пути. И впоследствии, однако, троллейбус, как говорится, не прижился, и теперь его можно увидеть всего в пяти городах республики.

Но отсутствие троллейбуса благодаря скоординированной работе остальных видов транспорта и похвальной немецкой точности не мешает ежедневно перевозить более чем 1,8 миллиона человек, или почти удвоенное число жителей города. Распределяется эта нагрузка следующим образом: городская железная дорога перевозит 80000 трамвая — 60000, автобус — 300000 и метро — 100000 человек.

И. ВЛАДИМИРОВ,
(АПН).
Берлин — Москва.

ВНИМАНИЮ КНИГОЛЮБОВ
18 МАРТА

В ПОМЩЕНИИ КЕМЕРОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ЦИРКА.

В КНИЖНОМ МАГАЗИНЕ № 7 РУДИЧНОГО РАЙОНА.

В ДК КИРОВСКОГО РАЙОНА.

будет проводиться ЗАПИСЬ желающих участвовать в розыгрыше подписки на собрание сочинения А. Чаковского в семи томах и собрание сочинений Д. Гранина в пяти томах.

Запись проводится по предъявлению паспорта.

Областной орг.

МАТЕМАТИКА: КУРС СРЕДНЕЙ ШКОЛЫ

Если вашему ребенку необходимо повторить по математике курс (4—10-х классов), обращайтесь в бюро услуг «Кемеровчанка».

Адрес: г. Кемерово, ул. 50 лет Октября, 14, тел. 23-14-66. Кузбассбытремла.

Утепленный аттестат о среднем образовании серии Ю № 055430, выданный средней школой № 82 Кировского района г. Кемерово в 1982 году на имя Лавришовой Татьяны Геннадьевны, считать недействительным.

ПРИГЛАШАЕТ

НА РАБОТУ В «СЕЛЬЭЛЕКТРОСЕТЬСТРОЙ» трактористов, водителей всех категорий, автокрановщиков на автомобильной кран ЗИЛ КС-2561, машинистов ВМТО, мотористов, механиков — в гараж; прораба строительства.

Предоставляются льготные путевки на время отпуска. Выплачивается по итогам работы за год вознаграждение; квартирные предоставляются в течение трех лет.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленинградский, 21а.

НА РАБОТУ В УГОЛЬНУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ — рабочих следующих профессий: машинистов-кочегаров, возчиков, мотористов, слесарей-сантехников, электрослесарей, наладчиков оборудования, токарей, слесарей по ремонту оборудования, машинистов козлового крана, электрослесарей по ремонту и наладке технологического оборудования, газосварщиков, кузнецов, прокатчиков, сталоваров, плотников, станочников по деревообработке, рамщиков, жестянщиков, рабочих по изготовлению феносталей.

Оплата сдельно-премиальная. Доставка на работу и с работы осуществляется служебным автобусом.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленинградский, 21а; ул. Сельскохозяйственная, 6.

