

## СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ДЕЛ НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА МИНИСТЕРСТВА ЮСТИЦИИ

Значение железнодорожного транспорта для современной России сложно переоценить. Начав свое становление в имперской России в первой трети XIX в., железнодорожный транспорт и по сей день остается ведущей отраслью экономики. В 1865 г., когда Главное управление путей сообщения было преобразовано в Министерство путей сообщения, количество договоров на строительство магистралей, по сравнению с предыдущим периодом, стало неуклонно расти. В период с 1861–1875 гг. было построено 15,554 км дорог, а в 1876–1891 гг. — 10,259 км (*Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль. Путь в 100 лет (1898–1998) / под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 1998. С. 19*).

Параллельно увеличению числа магистралей возрастал и интерес обывателей и специалистов к новому, постоянно развивающемуся виду транспорта, именно поэтому Министерством путей сообщения было принято решение начать публикацию своего ведомственного журнал. На страницах своего периодического издания министерство печатало не только материалы о технических новинках российской и зарубежной промышленности, но и развернутые схемы работы отдельных технических механизмов магистралей и локомотивов. Однако, материалы издания не могли уместить все возникающие вопросы в сфере транспорта. Ведь именно во второй половине XIX в. в судебной части страны возникают новые категории дел, касающиеся вопросов перевозки грузов и пассажиров, ответственности дороги за нанесенные пассажирам и работникам увечья, а в начале XX в. трудовых прав работников и проблем стачек на транспорте.

Освещение вопросов судебных дел осуществляли правовые периодические издания, которые знакомили любознательного читателя с материалами российской и зарубежной судебной практики. Большой интерес обывателей и профессиональной публики к вопросам судопроизводства возник вследствие появления новых судебных учреждений 1864 г., демократических преобразований в имперском судопроизводстве. Особое внимание популярные издания в то время уделяли наиболее интересным уголовным и гражданским делам, значительное место в которых занимали решения судов по разнообразным вопросам эксплуатации железнодорожного транспорта.

Одним из самых информационно насыщенных правовых периодических изданий дореволюционной России был Журнал министерства юстиции, который начал выходить в свет с 1859 г. Структура журнала была построена таким образом, что давала читателю возможность

познакомиться как новыми законодательными актами царской России и официальными распоряжениями органов власти, так и с новейшими исследованиями и мнениями ведущих юристов страны в области пенитенциарной политики и судопроизводства.

Большую роль на страницах ежемесячного издания его авторы уделяли вопросам судебной практики. Так, в структуре журнала был постоянный раздел «Хроника» в котором публиковались мнения известных юристов по вопросу применения судами гражданского и уголовного судопроизводства. В данном разделе обычно публиковались небольшие заметки юристов-практиков, по поводу применения судами конкретных статей закона, толкования тех или иных разделов имперских общеимперских нормативных актов, а также интересных событий и злободневных тем в «правовом поле» общественной жизни.

Сам раздел «Хроника» может представлять для современных исследователей научный интерес к более подробному источниковедческому анализу благодаря разнообразию и злободневности вопросов, которые в нем поднимались, при одновременной краткости изложения (на трех-четырёх страницах журнала) авторами материала, касавшегося только сути поставленного вопроса. Так, на страницах этого раздела публиковали материалы на злободневные темы: недостаточного числа следователей и других работников судебной части при возрастающем числе преступлений, обсуждали проблемы исправительных учреждений, а также новости из мира юридической науки (*Прекращение дознаний и предварительных следствий // Журнал министерства юстиции. 1907. № 4; О неотложности устройства исправительных приютов и особых помещений при тюрьмах и арестных домах // Журнал министерства юстиции. 1900. № 4; VIII Международный пенитенциарный конгресс в Будапеште в 1905 г. // Журнал министерства юстиции. 1902. № 9*).

Также в материалах «Хроники» большое внимание уделяли вопросам применения статей Устава российских железных дорог на практике. Причем, в своих исследованиях авторы рассматривали не только узко специальное транспортное законодательство, но и проводили сравнительную характеристику с общегражданским законодательством об исковой давности и материальных выплатах пострадавшим. Один из постоянных авторов периодического издания К. Змирлов подробно исследовал в своих статьях вопросы по пределам ответственности железной дороги за причиненные ею при эксплуатации повреждения и увечий. Он рассматривал все стадии продвижения дел по судебным инстанциям, представлял решения судебных палат, доводы истцов и ответчиков. Одно из таких происшествий на Закавказской железной дороге, где при работах по возведению моста для железнодорожных путей погиб рабочий, стало предметом изучения на заседании Правительствующего Сената 15 ноября 1895 г., в ходе которого было принято решение о внесении

изменений в действующее гражданское и уголовное законодательство, определяющее ответственность перед пассажирами и служащими за неосмотрительность при строительстве и эксплуатации железнодорожного и паровозного транспорта (Змирлов К. *Пределы ответственности железной дороги за причиняемые ею при эксплуатации повреждения здоровья и увечья* // Журнал министерства юстиции. 1896. № 1. С. 23).

Приводя подробные аргументы по представленным делам об ответственности владельцев железнодорожных и паровозных сообщений, автор также сравнивает российскую и европейскую судебную практику по поставленному вопросу. Так, германская и австрийская практика таких дел выносит противоположные российским судебные решения. Это связано с тем, что их западное имперское законодательство такие технические виды работ как строительство мостов, замену рельс и исправление путей не относило к эксплуатации железнодорожного транспорта, поэтому ответственность за их проведение и возможные увечья лежала на других лицах.

Авторы других заметок о действии железнодорожного законодательства формировали свой материал через вопрос-ответ для читателей о том, является ли правильным решение мирового судьи по применению определенных статей устава российских железных дорог. Причем, в статьях Журнала министерства юстиции опубликованы дела разнообразные не только по составу, но и по географии исковых требований — так, в издании приведен пример исковых требований по начавшимся в конце XIX столетия грузоперевозкам между Москвой и Иркутском (Товтолпс Н.Н. *К вопросу о толковании 135 статьи Общего Устава российских железных дорог* // Журнал министерства юстиции. 1914. № 3. С. 17).

Помимо типичных для того времени и даже современности случаев на транспорте, есть в материалах практики и более редкие ситуации — «некто Ш. предъявил иск к железной дороге о взыскании убытков, причиненных ему смертью жены, убитой при крушении поезда на дороге, а именно уплаты расходов по содержанию гувернантки и экономки, которых истцу пришлось пригласить для воспитания детей и заведывания домашним хозяйством, обязанности которой исполняла его жена, а также и за лечение его самого и по содержанию управляющего имением, так как одновременная трагическая смерть жены и малолетней дочери слишком сильно повлияла на его здоровье» (Товтолпс Н.Н. *К вопросу о применении 644 и 683 статей т. X, ч. 1 на практике* // Журнал министерства юстиции. 1910. № 6. С. 27). В удовлетворении иска судебными органами было отказано, так как семья потерпевшего имела средства к существованию.

Помимо анализа транспортного законодательства, в материалах «Хроники» приводится статистика преступлений на железнодорожном транспорте. Авторы подробно анализируют убытки всех западных управлений дорог. Исследовав статистику по преступлениям на железнодо-

рожном транспорте, специалисты пришли к выводу, что самым распространенным преступным деянием в конце XIX—начале XX столетия были кражи. Основываясь на отечественном и зарубежном опыте, авторы заметок дают советы по совершенствованию методов борьбы с преступлениями на транспорте, в их числе, помимо железнодорожной сыскной полиции, юрисконсульта по железнодорожным делам, советуют использовать технические новинки того времени — дактилоскопические доказательства, которые позволят найти нарушителей, которые подделывали документы по грузоперевозкам, гораздо быстрее и с более точным результатом. Необходимо заметить, что сегодня проблема безопасности на транспорте и уменьшения числа преступлений остается приоритетной.

На страницах дореволюционного периодического издания поднимались вопросы, которые остаются злободневными и для современных отношений на железнодорожном транспорте — проблемы просрочки в доставке груза. Одной из основных причин автором выдвигается проблема пробелов в законодательстве, а именно «недостаточная определенность и неточность редакции ст. 110 Устава Российских железных дорог» (*Змирлов К.П. Ответственность железной дороги за просрочку в доставке груза // Журнал министерства юстиции. 1899. № 2. С. 8*).

Современные исследователи вопросов источников транспортного права также как и дореволюционные исследователи находят противоречия отраслевого нормативного материала с общероссийским гражданским законодательством, о чем свидетельствуют статьи в современных периодических изданиях, таких как Транспортное право. Сегодня материалы судебной практики по железнодорожным делам остаются актуальным источником, продолжают публиковаться в ведомственных изданиях, а также на сайтах управления дорог и официальных порталах федеральных судов России и активно используются специалистами для подготовки к судебным заседаниям и материалов научных изданий.

**А.А. РАСПОПИНА**

## **РАСФОРМИРОВАНИЕ ИРКУТСКОГО АДМИРАЛТЕЙСТВА (по материалам РГАВМФ)**

В 1838 г. Морское Министерство начало сбор сведений об устройстве и управлении сибирских портов. 11 апреля того же года из Морского Министерства канцелярии флота генерал-интенданта Васильева поступил запрос в Кораблестроительный департамент о том, когда и в связи с чем были образованы Сибирские порты: Охотск, Петропавловск и Иркутское адмиралтейство, требовалось предоставить сведения о личном составе и снабжении этих портов и указать, нет ли каких-либо особенных постановлений относительно этих портов.