

Я.Л. Салогуб*

Становление смешанных судов в полосе отчуждения КВЖД (1896–1905)

АННОТАЦИЯ: В статье рассматривается становление судебной системы в полосе отчуждения КВЖД. На начальном этапе правосудие осуществлялось смешанными русско-китайскими судами — *цзяошэцзюй*.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Устав Китайской восточной железной дороги, смешанный суд (дипломатическое бюро), правосудие.

Впервые вопрос об организации российского правосудия в полосе отчуждения КВЖД поднимался ещё при обсуждении проекта Устава Общества КВЖД в конце 1896 года. Планировалось ко времени открытия движения в 1903 году выработать общие основания формирования судебной системы для рассмотрения дел уголовных и гражданских, как в отношении самой дороги, так и русских подданных в Маньчжурии.

В Уставе этот вопрос был выражен лишь в самой общей форме в § 7, гласившем, что «преступления, тяжбы и пр. на территории Кит. Вост. ж.д. будут разрешаемы местными властями, китайскими и русскими, на основании существующих трактатов» [6, с. 10], но сам механизм этого разрешения прописан не был. Содержание русско-китайских договоров в главных чертах сводилось к признанию за русскими подданными в Китае права экстерриториальности, что предполагало право судиться у своих консулов в ближайшем открытом для международной торговли китайском порту. В отношении Маньчжурии это оказалось неприемлемо, поскольку на момент подписания

* Салогуб Яна Леонидовна, к.и.н., доцент Кафедры государственно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского филиала Академии следственного комитета России, Санкт-Петербург, Россия; E-mail: salogub66@mail.ru

контракта на постройку дороги там не было ни одного открытого порта, следовательно, ни одного русского консула.

Северо-восток Маньчжурии, по которой планировалось провести часть Транссибирской магистрали, представлял собой малонаселённую территорию, управляемую китайской провинциальной администрацией на основе совершенно чуждых российским строителям традиций, приёмов и методов управления. Перед руководством дороги встала задача разработать для своей административной и судебной практики формы и методы эффективного согласования интересов самого предприятия и будущих русских колонистов с интересами, правосознанием и особенностями административного устройства коренного населения, далёкого от российской культуры. Нужда эта диктовалась не столько политикой, сколько самой жизнью, поставившей руководство дороги с первых же шагов её сооружения лицом к лицу с целой армией китайских подрядчиков, поставщиков, рабочих, привезённых в большинстве своём из других провинций Китая.

Уже на начальном этапе существования предприятия стала ощущаться потребность в создании согласительного органа, задачей которого стало бы разрешение часто возникавших в первое время недопониманий и споров с учётом правовых традиций местного населения. По инициативе главного инженера строительства А.И. Юговича, в соответствии с § 7 Устава Общества КВЖД, с генерал-губернаторами (*цзянцзюнями*) трёх провинций Маньчжурии (Мукденской, Гиринской и Хэйлунцзянской) были заключены соглашения об образовании дипломатических бюро или смешанных коллегий (*цзяошэцзюй*). Первое соглашение подписали 14 апреля 1899 года, а последующие — в 1901 году (5-го июля — для Гиринской и 28-го сентября — для Хэйлунцзянской провинции). Подобная форма регулирования правоотношений между китайским населением, с одной стороны, и дорогой и русским населением по делам дороги, с другой, по своей дальновидности и оригинальности уже современниками оценивалась как крупный политический и идеологический успех России в Маньчжурии [4, с. 485–486].

Смешанные суды были обычной формой организации правосудия в Китае при рассмотрении дел, где одну из сторон представляли иностранцы, пользовавшиеся правом экстерриториальности. Подобные суды во второй половине XIX века уже действовали на территории Шанхая и Тяньцзиня. Необычным стало предоставление государственных полномочий частной компании (Обществу КВЖД), в рамках деятельности которой функционировали *цзяошэцзюй*. Однако инициатива главного инженера соответствовала положениям русско-

китайского Тяньцзиньского трактата 1858 года, передававшего разбирательство смешанных дел на усмотрение китайским властям совместно с русским консулом или лицом, представляющим власть российского правительства в данном месте [5, с. 49–56]. Как чиновник для особых поручений министра финансов, А.И. Югович представлял власть ведомства, осуществлявшего высший правительственный надзор за предприятием КВЖД [2, ф. 560, оп. 38, л. 6]. По взаимной договорённости, в Харбине открывалось самостоятельное «главное Бюро для ведения дел по отношениям этой провинции с КВЖД» (*телу цзяошэ цзунцзюй*) [4, с. 486]. Целью учреждения Бюро стало рассмотрение и окончательное решение всех дел, возникавших в провинциях, прямо или косвенно затрагивавших интересы дороги, всех её служащих, поставщиков материалов, подрядчиков и всех китайцев, живших в полосе отчуждения. Отделения главных Бюро расположили непосредственно на станциях железной дороги во всех провинциях.

Уже поверхностный анализ договоров даёт основания говорить о чрезвычайно широкой компетенции Бюро как судебного органа. К его юрисдикции относились все уголовные и гражданские дела, возникавшие в Маньчжурии и «прямо или косвенно» затрагивавшие интересы дороги, независимо от того, является ли другой стороной «китаец, маньчжур, или монгол» [4, с. 486–489]. Сотрудники Бюро старались все дела рассматривать на месте и не давать повода обращаться за разъяснениями в Пекин. Привлекают внимание пункты договора, наделявшие Бюро, помимо судебных полномочий, правом посредничества между дорогой и населением. Большое практическое значение имел п. 11, по смыслу которого на главные Бюро возлагалась обязанность проверять и утверждать все акты на отчуждённые земельные участки. Это сразу ставило процесс отчуждения под контроль руководства дороги и устраняло возможности наживы со стороны местных чиновников, что укрепило доверие китайского населения к деятельности Бюро.

Со стороны дороги в состав Бюро входили лица, назначаемые главным инженером. Председателями были китайцы, но они назначались по общему согласию местного *цзянцзюня* и главного инженера.

Преимущества, полученные дорогой после заключения договоров с *цзянцзюнями* трёх провинций, не истолковывались представителями строительной администрации как возможность решать дела с пристрастием в пользу своих соотечественников или, наоборот, давать привилегии китайцам. По словам министра финансов С.Ю. Витте, эти суды нужны для того, чтобы быстрее шло строительство, поэтому речь не может идти о том, в чьих интересах, русских или китайцев, действуют эти бюро [1, ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 2].

Причин популярности данных органов, как минимум, две. Первая, организационная, заключается в том, что освоение новой территории осуществляли административные органы частной компании (Общества КВЖД) и главное — гражданскими, преимущественно договорными, а не силовыми методами. Правовым основанием этому стал контракт на строительство дороги, передавший административные полномочия непосредственно Обществу КВЖД под надзором министерства финансов [3, с. 110–113]. Помощник главного инженера С.В. Игнациус согласился на эту должность, только получив от С.Ю. Витте гарантии невмешательства в свою деятельность двух всеисильных ведомств Российской империи — МВД и военного. Необходимость справедливого разрешения конфликтов с местным населением — первое, с чем сталкиваются новые власти. Практика смешанных судов вызывала у китайцев больше доверия, чем деятельность военных на Квантунском полуострове, где местное население предпочитало обращаться по всем вопросам к администрации города Цзиньчжоу, сохранявшего до боксёрского восстания 1900–1901 гг. самоуправление.

Немаловажное значение имел опыт российского присутствия в Средней Азии, где, как и в Китае, правосудие не было отделено от администрации. Генерал-губернаторы азиатских окраин в своих отчётах регулярно подчёркивали несоответствие наших судебных порядков взглядам местного населения. Российские судебные органы своими действиями подрывали авторитет местной администрации у коренного населения.

Руководство строительством КВЖД посчитало неприемлемым введение на территории полосы отчуждения основных принципов российской судебной системы в полном объёме, как это было сделано в Бухаре. Эта позиция целиком поддерживалась министерством финансов. Его руководитель, С.Ю. Витте полагал, что судебные решения, поставленные в разрез с распоряжениями администрации, вызывают негативное отношение местного населения. Китайцы и маньчжуры, незнакомые с формами и обрядами российского судопроизводства, не имели ни малейшего представления о взаимном соотношении судебной и административной власти в России [1, ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 4]. Поэтому только смешанный состав суда мог в начальный период российского присутствия в Маньчжурии учитывать возможные последствия принятия конкретных решений.

Вторая причина — процессуального характера. В рассмотрении спора по существу члены бюро своей задачей видели не защиту нарушенного субъективного права (что в условиях отсутствия определённых и согласованных русско-китайских норм практически

невозможно), а широко применяли разного рода согласительные процедуры, для достижения компромисса и гармонии между сторонами, что было традиционным для правосудия в Китае. Согласно конфуцианской традиции, человек, считающий, что кто-то по отношению к нему пренебрёг правилами *ли* (правилами гармоничного, правильного поведения), должен стремиться к беспристрастному разрешению конфликта посредством спокойного обсуждения, нежели подчёркивать возникшие разногласия. Любое конкретное решение должно отвечать справедливым и гуманным чувствам, должно побуждать к уступкам и компромиссам, а не быть втиснутым в рамки юридической схемы. При определении меры наказания члены бюро часто руководствовались нормами конфуцианства.

Следует признать, что в таком отношении к делу правосудия руководство Общества КВЖД следовало не только идеальным стремлениям, но и мудрым расчётам на приобретение морального авторитета в стране. И население, и бюрократические круги Маньчжурии искали поддержки в смешанных судах, благополучно просуществовавших до апреля 1920 года, когда власть в полосе отчуждения перешла к китайской администрации.

Цзяошэцзюй нельзя оценивать только с позиций осуществления правосудия. В рамках их деятельности сотрудничали представители двух цивилизаций, постигавшие различие друг друга через принятие и исполнение «справедливых» решений по конкретным вопросам, создавая тем самым особое культурное и правовое пространство. Немаловажным было и то, что для России и Китая, при регулировании общественных отношений, традиционными были приоритет идеологии (православия) и морали (конфуцианства) над правом, и эта схожесть нашла своё позитивное выражение в успешной и авторитетной деятельности смешанных судов.

Литература

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 232. Оп. 1. Д. 481.
2. РГИА. Ф. 560. Оп. 38. Д. 177.
3. *Гримм Э.Д.* Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925) (Труды московского института востоковедения имени Н.И. Нариманова при ЦИК СССР. VI). М.: Изд-во института востоковедения, 1927. 218 с.
4. *Нилус Е.Х.* Исторический обзор КВЖД 1896–1923 гг. В 2 т. Т. 1. Харбин: Типография Правл. о-ва Кит. Вост. ж.д., 1923. 690 с.
5. Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917 гг. М.: Госполитизд, 1952. 463 с.
6. Устав Общества КВЖД. СПб., 1897. 38 с.

Ya.L. Salogub*

**Formation of mixed courts in the right-of-way
of the Chinese East railway (1896–1905)**

ABSTRACT: The article discusses formation of the judicial system in the right-of-way of the Chinese East railway. At the initial stage, the administering justice was carried out in *jiaosheju* being the mixed Russian-Chinese court.

KEYWORDS: Charter of the Chinese Eastern railway, mixed court, diplomatic Bureau, justice, *jiaosheju*.

* Salogub Yana Leonidovna, PhD (History), associate professor, St. Petersburg branch of the Academy of Investigative Committee of Russia, St. Petersburg, Russia; E-mail: salogub66@mail.ru