

**ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА;
ИСТОРИЯ УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ.
КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО**

УДК 349

**ПОЖАРНЫЙ УСТАВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ 1857 Г. КАК
ОСНОВА ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ ТОРГОВОГО ФЛОТА В XIX- НАЧАЛЕ XX ВВ.**

Губченко А. А.

Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского

В данной статье рассмотрена правовая политика в сфере пожарной безопасности торгового флота Российской империи периода XIX–XX в. Так автор рассмотрел основные нормы Пожарного устава 1832 г. и переизданного Пожарного устава 1857 г., вошедший в Свода законов Российской империи 1857 г., нормы которого также регулируют пожарную безопасность на воде. Автор проводит анализ, что указанные законы были положены в основу иных распорядительных актов Российской Империи и локальных нормативно-правовых актов различных торговых портов Российской Империи, которые еще детальней устанавливали норма противопожарной безопасности, с учетом особенностей каждого торгового порта, и их дальнейшее усовершенствование. Таким образом, автор приходит к выводу, что благодаря изданным Пожарным уставам, первая половина XIX в., является ключевой эпохой в истории возникновения и развития правовой политики Российского государства в области пожарной безопасности на торговом флоте.

Ключевые слова: Пожарный устав, нормы противопожарной безопасности, торговый флот, порт, судно, огонь, взрывчатые и легковоспламеняющиеся вещества.

Проблема изучения и осмысления исторического опыта в области правовой политики в сфере обеспечения пожарной безопасности является актуальной и на современном этапе развития научной мысли. Ученые-правоведы высказывают разные точки зрения по поводу способов совершенствования правовой политики в области пожарной безопасности, а реалии действительности современного мира «заставляют» тщательнее проводить исторический анализ для дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего меры противопожарной безопасности Российской Федерации.

Следует указать, что вопросы, связанные с правовым и организационным регулированием мер противопожарной безопасности, освещаются в трудах Малько А. В., Ковалевой Н. И., Немченко С. Б., Смирновой А. А., Опариной И. И.

Роль, значение правового обеспечения противопожарной безопасности трудно переоценить, поскольку со временем масштабы, количество и негативные последствия от пожаров значительно возросли, по причине развития промышленности и иных факторов. Однако и в XIX в. уже уделяли внимание необходимости соблюдению мер противопожарной безопасности, путем издания нормативно-правовых актов, регулирующих данную проблему.

Для истории правовой политики Российского государства в области пожарной безопасности и борьбы со стихийными бедствиями, ключевой эпохой является первая половина XIX в. [1, с. 83]. Именно в этот период вершиной законодательной деятельности государства по систематизации нормативно-правовых актов в сфере борьбы с пожарами стало создание свода уставов пожарных, вошедших в состав свода законов Российской империи 1832 г. В этом нормативно-правовом акте были систематизированы и обобщены положения узаконений, изданных в предшествующие эпохи по вопросам обеспечения пожарной безопасности [1, с. 85].

В 1857 году Уставы Пожарный был переиздан. Содержавшиеся в нем нормы в области обеспечения пожарной безопасности претерпели некоторые изменения, появились новые нормы, санкции, были исключены некоторые статьи не актуальными во второй половине XIX в.

«Устав Пожарный» представлял собой своего рода консолидированный акт, вошедший в себя все действующие до того и не утратившие силу узаконения, вошедшие в состав Полного собрания законов Российской империи. Документ был разделен на главы, отделения и статьи, после каждой из которых помещалась краткая ссылка на узаконения из состава Полного собрания законов Российской империи [2, с. 124].

В Пожарном уставе от 1857 г. уделялось внимание и предотвращению пожаров на воде, так в главе второй «О мерах предосторожности от пожаров» в третьем отделении «О предосторожностях от пожаров на воде» статьями 49-59 были установлены правила противопожарной безопасности на корабле, судне и в торговом порту.

Торговый флот во все времена являлся одним из важным фактором успешного развития внешней торговли, экономики и транспортной системы государства в целом. Не был исключением и период XIX - XX в.

В связи с тем, что основная застройка в России вплоть до XIX в. осуществлялась деревянными строениями, торговые порты также были построены из дерева, что повышало их уровень пожароопасности и, в условиях постепенного перехода судоходства на паровой ход, требовало совершенствования и установление противопожарных мер безопасности.

Таким образом, Пожарный устав 1857 г. был основополагающим нормативно-правовым актом по установлению правил противопожарной безопасности на торговых портах, учитывая их важность и масштабы возможных негативных последствий.

Статьями Пожарного устава от 1857 г. (далее - Устав) устанавливалась необходимость особой осторожности, порядок пользования, а при определенных обстоятельствах и запрет в пользовании огнем, зажженной свечей. Так, согласно статье 49 Устава, устанавливалось, что на кораблях и судах необходимо иметь всемерную осторожность от огня. Корабельным судовым служителям и матросам запрещается ходить в интрюм или на корабле или судне с зажженной свечью или иным светильником, без особого приказания от корабельщика или судовщика, штурмана или кормчего; корабельщики и судовщики не должны посылать служителей и матросов в интрюм без особенной надобности, но только в случае крайней необходимости, наблюдая притом всевозможную осторожность (ст. 50); в каюте огонь необходимо было держать на плоском шандале, налив на дно для предосторожности воды (ст. 51); был установлен строжайший запрет иметь огонь на судах, плывущих каравана-

ми по Волге через Вышневолоцкий канал до С.Петербурга (ст. 57); плывущим на судах караванами по реке и останавливающимся при берегах у лесных дач, дозволялось разводить огонь и ночью, но так, чтобы он был раскрываем не ближе двух сажен от стоящего или лежащего леса, чтобы для этого место избиралось неподалеку от дороги, и очищено от листьев, травы и тому подобного, чтобы огонь сообщаться не мог, и чтобы при оставлении места, он был потушен (ст. 58); запрещалось на судах, останавливающихся у Рыбинских и Нижегородской пристаней, держать огонь, курить трубки, ходить с зажженными свечами и носить с огнем самовары (ст. 59).

Отдельно оговаривалось ограничение курения на указанных объектах. Так, согласно ст. 52 Устава табак разрешалось курить только на верхней палубе и то не иначе, как над обрезом с водой (ст. 52), а во время загрузки и выгрузки товаров с купеческих кораблей, курение было запрещено (ст. 55).

Определялся и особый порядок вхождения в морскую гавань, порт, пристань, так согласно статье 53 Устава, купеческим кораблям разрешалось входить в купеческую гавань только после того, как когда порох и другие опасные вещи были выгружены. А в соответствии со статьей 55 Устава, во время загрузки и выгрузки товаров с купеческих кораблей, было приказано наблюдать всевозможную предосторожность от огня: табаку не курить, смолы не разогревать и огонь вечером часу в восьмом или девятом гасить, кроме каюты шкипера, где разрешалось иметь лампаду или свечу, как сказано выше в статье 51.

Согласно статье 56 Устава, корабельщикам и судовщикам, пришедшим в порт, в общую гавань или пристань, предписывалось не иначе варить себе пищу, разогревать смолу и деготь, как в особо для этого отведенных местах или кухнях; а где таковых не было, то в обывательских домах или на порожних ботах или лодках в отдалении от гавани, порта и пристани.

Так же уделялось отдельное внимание кораблям, судам, баржам, груженными опасными веществами. Так согласно статье 54 Устава, корабли, суда и баржи, нагруженные маслом или салом, равно как и те, на которых были нагружены круховая (негашеная) известь, или другие опасные вещества, должны были становиться в отдалении от других кораблей и судов и выгружаться в определенном для них особом месте [3, с. 54-55].

Отделение первое «О пожарах от неосторожности» главы шестой «О взыскании и наказаниях за несоблюдение предосторожностей от пожара и за причинение огня» Пожарного устава от 1857 г., устанавливала меру ответственности за нарушенные предписанный данного нормативно-правового документа.

В соответствии со ст. 115 Устава, за хождение на судне или корабле с огнем или курение трубки не в указанном месте, было предусмотрено штраф в размере трехдневной платы в пользу портовой больницы.

За держание огня на судах, плывущих караванами через Вышневолоцкий канал до С.Петербурга, был предусмотрен штраф в размере пятидесяти рублей (ст. 116).

За держание огня на судах при Рыбинских и Нижегородской пристанях с виновного взыскивался штраф в размере ста рублей, из которых двадцать пять рублей отдавали открывателю, или доказчику данного преступления (ст. 117). Выдача двадцати пяти рублей открывателям или доказчикам, полицейским служителям или частным людям производилась, если они явно уличили держателя на судне огня,

пойманного в том каким-либо видимым образом, как например, с зажжённой трубкой, свечою, самоваром с огнем и тому подобными доказательствами [3, с. 64].

Предписания Пожарного устава 1857 г. были положены в основу иных распорядительных актов Российской Империи и локальных нормативно-правовых актов различных торговых портов Российской Империи, которые еще детальней устанавливали норма противопожарной безопасности, с учетом особенностей каждого торгового порта, в дореволюционный и в после революционный периоды.

Так в соответствии с п. 57-63 Изложения противопожарного постановления из действующих временных правил для плаванья по внутренним водяным путям. (Изд. 1883 года и дополнения к нему). В 1890 г. распоряжением министра путей сообщения, объявленным Правительствующему сенату, действие временных правил должно впредь до изменения их [3], было установлено, что в предупреждение пожарных случаев, не разрешалось на непаровых судах, гонках и плотках употребление огня, равно как и курение табаку: а) во время остановок на пристанях; б) при плаваньи караванами; в) в каналах; г) при проходе через искусственные сооружения; д) в так называемых казенках; е) на судах с легковоспламеняющимися веществами, и ж) во всех тех случаях, когда, в виду особых обстоятельств, как-то: сильного ветра, скопления судов в одном пункте, и т.п., это признавалось необходимым местным судоходным начальством (п. 57).

В примечании к данной статье устанавливалось, что деревянные суда, служившие для перевозки наливом керосина, нефти или иных легковоспламеняющихся минеральных масел, не должны были использоваться как плавучие пристани и, вообще, не должны были останавливаться в местах скопления судов, могущих иметь у себя огонь в любое время [3].

Для приготовления пищи на бечевниках искусственных водяных путей и вообще в узких местах разрешалось разводить огонь лишь на подветренной стороне, или в местах, указанных местным судоходным начальством (с. 32) (п. 58).

После приготовления пищи костры непременно должны были заливаться водой до последней искры (п. 59).

Кроме того, устанавливалось, что все суда должны были иметь необходимое количество швабр и по одному ведру на каждые 2.000 пуд. груза; во всяком случае, никакое судно не должно было иметь менее 6 ведер. К каждому ведру должна была быть привязана веревка, не мене 10 аршин длиною, и если ведра были деревянные, то они всегда должны были быть наполнены водой (п. 60).

Примечанием к этой статье устанавливалось, что осадка судов с легковоспламеняющимися веществами должна была быть с запасом не менее указанного в примечании к п. 67 (см. ниже).

Устав предписывал, чтобы все суда, нагруженные керосином и другими легковоспламеняющимися веществами, помещали наполненные последними бочки под палубу; размещение же их на палубе разрешалось только в том случае, если сверх их была устроена сплошная деревянная крыша, поддерживаемая постоянно в смоченном водой сыром состоянии (п. 61), что должно было обеспечить герметичность и предотвратить возможный разлив горючих веществ.

Чтобы паровые и другие суда и плоты заблаговременно могли принимать надлежащие против пожара меры предосторожности, суда с горючими и вообще легко-

воспламеняющимися веществами должны были, как во время плавания, так и во время стоянки, поднимать на мачте, на высоте не менее 20 футов, над корпусом судна, днем – красный флаг, поднятый и [4, с. 33] растянутый так, чтобы он был виден и при безветрии, а ночью красный огонь в шарообразном фонаре, устроенном так, чтобы огонь освещал ясным, однообразным и непрерывающимся светом весь горизонт на расстоянии, по крайней мере, полутора верст. На судах с мачтами недостаточной вышины, или не имеющих вовсе мачт, указанные сигнальные флаги и фонарь поднимались на специально устроенном для этого флагштоке, не ниже 15 фунтов над корпусом судна (п. 62).

Примечанием к этой статье устанавливалось, что по прибытии к пристани судна, нагруженного легковоспламеняющимися веществами, караванный или шкипер должен был немедленно заявлять о том судоходному начальству, которое указывало ему место, где должно быть остановлено судно.

На судах, нагруженных легковоспламеняющимися веществами, в сигнальном или отличительном металлическом фонаре, полагалось использовать исключительно стеариновые свечи или растительное масло (п. 20). Фонарь следовало зажигать на берегу или на лодке и в зажжённом уже виде приносить на судно. Средства для добывания огня, нужного для зажигания фонарей, вверяли одному из наиболее надежных судовых рабочих (п. 63) [4, с. 34].

Для проведения более тщательного сравнительного анализа, рассмотрим некоторые основные предписания локальных нормативно-правовых актов торгового флота. Так, в соответствии со ст. 96 Обязательного Постановления Рижского порта от 1910 г., огонь на судах позволялось иметь: а) шкиперам для собственного их использования, или для рабочих во время плавания судов во время их стоянки; б) в кухонных очагах, плитах, каминах и печах для прогревания кают и приготовления пищи и в самоварах; судам в одиночку стоящим или плавающим, имеющим отдельные шкиперские пассажирские каюты и кухни; в) зажигать свечи без фонарей дозволялось только в каютах морских и речных судов; г) на каботажных парусных судах, стоящих в Андреевской гавани и других тесных гаванях, а также скопившихся у пристаней, разрешалось курить табак только на верхней палубе; варка же пищи производилась в специально устроенных для этого береговых кухнях, а на самих каботажных парусных судах она строго запрещалась.

Не разрешалось употребление огня на судах: а) на стапелях у хлебных пристаней, у буяна на сенных барках; б) на судах, нагруженных легковоспламеняющимися веществами; в) судам, стоящим у городской набережной выше Карловского шлюза [5, с. 31]

Подводя итог, следует сделать вывод, что значение Пожарного устава для становления законодательства о пожарной безопасности в нашей стране сложно переоценить. В нем были систематизированы и обобщены положения узаконений, изданных в предшествующие эпохи по вопросам обеспечения пожарной безопасности, требования пожарной безопасности для строений, в лесах, на судах и т.д., правила поведения на пожаре [3, с. 16-17].

В силу ряда экономических и политических причин, торговый флот играл важное значение в Российской империи. В связи с этим, было необходимо установление привил противопожарной безопасности в торговом порту, судах, что и было сделано Пожарными уставами 1832 г. и 1857 г. В дальнейшем, основополагающие про-

тивопожарные нормы были перенесены в иные распорядительные акты и локальные нормативно-правовые акты торговых портов, с учетом особенностей развития науки, промышленности и т.д.

Таким образом, можно сделать вывод, что в XIX-XX в. уже уделялось должное внимание необходимости предотвращения, ликвидации пожаров в торговом флоте, во избежание негативных последствий, что является одним из важных направлений правовой политики каждого государства.

Список литературы:

1. Смирново А. А. У истоков формирования правовой политики российского государства в сфере обеспечения пожарной безопасности: материалы круглого стола. Санкт-Петербург. 4 июня 2014 года / под общ. ред. Э. Н. Чижикова, А. В. Малько, С. Б. Немченко; сост. А. А. Смирнова, Н. И. Уткин. - СПб.: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2016. - 310 с.
2. Смирнова А. А., Опарина Т. И. Место Пожарного устава в системе законодательства российской империи о пожарной безопасности // Научно - аналитический журнал "Вестник Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы МЧС России". 2013. №3. - 160 с.
3. Пожарный устав Российской империи: хрестоматия. / под общ. ред. В. С. Артамонова; сост. Э.Н. Чижиков, С. Б. Немченко, А. А. Смирнова, Т. И. Опарина, Н. И. Уткин, Е. А. Титова. 2-е изд., доп., испр. - СПб.: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2015. - 264 с.
4. Сборник узаконений и правительственных распоряжений о предосторожностях и мерах против пожаров на судах и пристанях на внутренних водных путях России, заведываемых Министерством Путей Сообщения. Составил инженер А. Сакович 2-й. СПб. Тип. Бр. Пантелеевых, 1892 г.
5. Собр. узак. И распоряж. Правит. 1890 г., №36, ст. 320, стр. 752.
6. Собр. узак. и распор. Правительства за 1891 г., №103, ст. 1055.
7. Обязательные Постановления Рижского порта от 1910 г.

Gubchenko A.A. Firefighter the charter of the Russian Empire in 1857 as the legal basis for fire safety of the merchant fleet of the XIX-XX Century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 1. – P. 3-8.

This article discusses the legal policy in the field of fire safety of the merchant fleet of the Russian Empire from the XIX-XX century. So the author reviewed the basic norms of the Fire Regulations of 1832 and the reissued Fire Regulations of 1857, included in the Code of Laws of the Russian Empire of 1857, the norms of which also regulate fire safety on water. The author analyzes that these laws were used as the basis for other administrative acts of the Russian Empire and local regulatory acts of various commercial ports of the Russian Empire, which set the fire safety standard more detailed, taking into account the characteristics of each commercial port, and their further improvement. Thus, the author concludes that, thanks to the Fire Charters issued, the first half of the 19th century is a key epoch in the history of the emergence and development of the legal policy of the Russian state in the field of fire safety in the merchant navy.

Keywords: Fire regulations, fire safety regulations, merchant fleet, port, ship, fire, explosives and flammable substances.

Spisok literatury:

1. Smirnov A.A. U istokov formirovaniya pravovoj politiki rossijskogo gosudarstva v sfere obespecheniya pozharnoj bezopasnosti: materialy kruglogo stola. Sankt-Peterburg. 4 iyunya 2014 goda / pod obshch. red. E.H.N. CHizhikova, A.V. Mal'ko, S.B. Nemchenko; sost. A.A. Smirnova, N.I. Utkin. - SPb.: Sankt-Peterburgskij universitet GPS MCHS Rossii, 2016. -310 s.
2. Smirnova A.A., Oparina T.I. Mesto Pozharnogo ustava v sisteme zakonodatel'stva rossijskoj imperii o pozharnoj bezopasnosti // Nauchno - analiticheskij zhurnal "Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta Gosudarstvennoj protivopozharnoj sluzhby MCHS Rossii". 2013. №3. – 160 s.
3. Pozharnyj ustav Rossijskoj imperii: hrestomatiya. / pod obshch. red. V.S. Artamonova; sost. E.H.N. CHizhikov, S.B. Nemchenko, A.A. Smirnova, T.I. Oparina, N.I. Utkin, E.A. Titova. 2-e izd., dop., ispr. - SPb.: Sankt-Peterburgskij universitet GPS MCHS Rossii, 2015. - 264 s.
4. Sbornik uzakonenij i pravitel'stvennyh rasporyazhenij o predostorozhnostyah i merah protiv pozharov na sudah i pristanyah na vnutrennih vodyanyh putyah Rossii, zavedyvaemyh Ministerstvom Putej Soobshcheniya. Sostavil inzhener A. Sakovich 2-j. SPb. Tip. Br. Panteleevykh, 1892 g.
5. Sobr. uzak. I rasporyazh. Pravit. 1890 g., №36, st. 320, str. 752.
6. Sobr. uzak. i raspor. Pravitel'stva za 1891 g., №103, st. 1055.
7. Obязatel'nye Postanovlenie Rizhskogo porta ot 1910 g.