

Х С
ТЕОРІЯ И ПРАКТИКА

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ПРАВА

ПО ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ, БАГАЖА И ПАССАЖИРОВЪ.

Isaak Moïsséitch Rabinowitch

И. М. РАБИНОВИЧА

ПРИСЯЖНАГО ПОВѢРЕННАГО ПРИ С.-ПЕТЕРБУРГСКОЙ СУДЕБНОЙ ПАЛАТѢ.

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,

ИСПРАВЛЕННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія М. М. Стасюлвича. Вас. Остр., 5 лин., 28.

1898.

PRINTED IN RUSSIA

100
100

ПРЕДИСЛОВІЕ КЪ I-му ИЗДАНІЮ.

Цѣль настоящей книги — систематизація, критика и юридическое разъясненіе условій перевозки и тарифныхъ правилъ, дѣйствующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Я не буду распространяться о причинахъ, побудившихъ меня заняться этимъ трудомъ. Значеніе желѣзныхъ дорогъ въ русской жизни настолько велико, что попытка привести въ ясность вопросы желѣзнодорожнаго дѣла, какъ техническіе и экономическіе, такъ и юридическіе, не можетъ считаться бесполезною.

Со времени изданія нашего новаго желѣзнодорожнаго Устава прошло болѣе пяти лѣтъ. Въ теченіе этого времени успѣло накопиться не мало вопросовъ и недоумѣній, возбуждаемыхъ нецѣлесообразностью отдѣльныхъ постановленій закона, его неполнотою и противорѣчіями. Кромѣ того, ожидаемое въ самомъ непродолжительномъ времени окончательное принятіе международной Бернской конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ оживляетъ интересъ къ транспортному желѣзнодорожному праву, къ разъясненію тѣхъ началъ этого права которыя въ будущемъ должны лечь въ основаніе единообразнаго общеевропейскаго законодательства о желѣзнодорожной перевозкѣ.

При составленіи настоящей книги я пользовался всѣми матеріалами, которые такъ или иначе могутъ освѣтить смыслъ и мотивы нашего желѣзнодорожнаго закона 12 іюня 1885 года (Общаго Устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ). Матеріалы эти я почерпалъ изъ Трудовъ Коммисіи гр. Баранова, изъ составленнаго ею Проекта желѣзнодорожнаго закона съ изложеніемъ мотивовъ, на коихъ проектъ основанъ, изъ сдѣланныхъ

•

на разные проекты Коммисіи замѣчаній Государственнаго Совѣта, гг. Министровъ, представителей нашихъ дорогъ и другихъ лицъ, принимавшихъ участіе въ обсужденіи закона, изъ дѣйствовавшихъ на нашихъ дорогахъ до изданія закона 1885 г. тарифныхъ правилъ и условій перевозки, изъ протоколовъ засѣданій различныхъ съѣздовъ представителей нашихъ дорогъ и т. д.

Къ этому историческому матеріалу я присоединилъ довольно обширный матеріалъ, почерпнутый изъ нашей судебной практики, а именно, изъ практики Правительствующаго Сената по Гражданскому Кассационному Департаменту, воспользовавшись для этой цѣли рѣшеніями по дѣламъ, поступившимъ въ Правительствующій Сенатъ, начиная съ 1886 года, и разъясняющими смыслъ разныхъ статей Общаго Устава рос. ж. д. и дополняющихъ его узаконеній. Сверхъ того, разумѣется, мною приняты были во вниманіе всѣ напечатанныя рѣшенія Правительствующаго Сената и за предъидущее время. Еще Коммисіею гр. Баранова была выражена справедливая мысль, что „рѣшенія судебныхъ мѣстъ играли и до сихъ поръ играютъ весьма видную и даже главную роль въ усовершенствованіи всего желѣзнодорожнаго дѣла“. Это и заставило меня отнестись съ тщательнымъ вниманіемъ къ выводамъ нашей наиболѣе авторитетной практики, практики Правит. Сената. Къ сожалѣнію, однако, чрезвычайному, даже чрезмѣрному, изобилію рѣшеній Сената по вопросамъ транспортнаго желѣзнодорожнаго права не всегда соотвѣтствуетъ внутренняя цѣнность этихъ рѣшеній, ихъ юридическая мотивировка. Чѣмъ больше рѣшеній (по дѣламъ, по большей части, мелкимъ, поступающимъ изъ судебныхъ учреждений), тѣмъ скуднѣе мотивировка отдѣльныхъ рѣшеній. Это явленіе до извѣстной степени неизбѣжное. Во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ помнить, что далеко не всѣ приводимыя рѣшенія Сената имѣютъ обязательное руководящее значеніе для практики.

Большое значеніе для критической оцѣнки нашего желѣзнодорожнаго закона, а отчасти также для юридическаго разъясненія этого закона имѣютъ опубликованные журналы засѣданій функционирующаго съ 1885 года Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Учрежденіе это оправдало возложенныя на него надежды, и можно смѣло сказать, что едва-ли въ какомъ либо другомъ учрежденіи законодательные вопросы дебатировались съ большею разносторонностью и дѣльностью, чѣмъ они обсуждаются въ желѣзнодорожномъ Совѣтѣ. Журналы Совѣта за по-

слѣднія пять лѣтъ (1886—1890), часто цитируемые въ настоящей книгѣ, являются бытовымъ комментариемъ къ желѣзнодорожному Уставу.

Я счелъ, кромѣ того, нужнымъ въ широкой мѣрѣ воспользоваться для толкованія и оцѣнки нашего закона иностранною судебною практикою и юридическою литературою, такъ какъ нашъ желѣзнодорожный законъ цѣликомъ заимствованъ изъ иностранныхъ источниковъ. Однимъ изъ непосредственныхъ источниковъ для нашего законодателя послужилъ, какъ извѣстно, составленный въ Бернѣ проектъ международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ. Этотъ проектъ я и счелъ полезнымъ во многихъ мѣстахъ своей книги сравнить съ постановленіями нашего закона. Такъ какъ, затѣмъ, образцомъ при составленіи Бернской Конвенціи послужило преимущественно нѣмецкое законодательство, то и становится понятнымъ тотъ особый интересъ, съ которымъ я въ своей книгѣ отнесся къ этому законодательству и къ разъясняющей его судебной практикѣ и литературѣ. Основы нѣмецкаго законодательства о желѣзнодорожной перевозкѣ содержатся въ нѣмецкомъ Торговомъ Кодексѣ (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch), дѣйствующемъ въ Германіи и Австро-Венгріи ¹⁾. Эти основныя начала подробно развиты въ т.-н. „регламентъ“ нѣмецкихъ дорогъ (Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands и тождественный съ нимъ Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche etc.) ²⁾. Правила „регламента“ приняты также въ Бельгіи,

¹⁾ *Новый* Германскій Торговый Кодексъ (1897 г) въ части, касающейся желѣзнодорожной перевозки, согласованъ съ Бернскою Конвенціею. Основы законодательства остались тѣ же. Нововведеніемъ является приостановленіе давности, связанное съ подачею заявленія въ управление желѣзной дороги (см. ниже, стр. 564—70). Низведеніе отвѣтственности возчиковъ до обычной нормы отвѣтственности по всякому другому договору не касается желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ по прежнему сохранена строгаа, страховая отвѣтственность. Всѣ цитаты въ настоящей книгѣ относятся къ старому изданію, причемъ, однако, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ книги сдѣланы ссылки на *проектъ* ваго Кодекса, опубликованный съ мотивами въ 1896 году.

²⁾ Въ Германіи Betriebsreglement съ 1 января 1893 года замѣненъ новымъ уставомъ, т.-н. „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“, который согласованъ съ Бернскою Конвенціею настолько, насколько это могло быть сдѣлано безъ нарушенія стараго Торговаго Кодекса. Въ Австріи новый Betriebsreglement 10 декабря 1892 года *вполнѣ* согласованъ съ Бернскою Конвенціею, такъ какъ отступленія отъ Торговаго Кодекса въ этихъ видахъ были разрѣшены особымъ закономъ (27 октября 1892 г.). Съ Бернскою Конвенціею согласованъ также и новый союзный регламентъ нѣмецкихъ дорогъ (Vereins-Betriebsreglement nebst Uebereinkommen), вступившій также въ силу

Голландіи, въ русско-германскомъ и русско-венгерско-австрійскомъ прямомъ сообщеніи и т. д. ¹⁾ Въ капитальномъ трудѣ Eger'a „Das deutsche Frachtrecht“ (вышедшемъ недавно вторымъ изданіемъ) и въ дополняющемъ его сборникѣ „Eisenbahn-rechtliche Entscheidungen der deutschen Gerichte“ собрано все, что нѣмецкая практика и юриспруденція успѣли сдѣлать для разъясненія Кодекса и „регламента“ ²⁾. Труды Eger'a послужили для меня настольною книгою для ознакомленія съ нѣмецкою практикою. Цитируя выводы послѣдней, я не называю самыхъ рѣшеній нѣмецкихъ судовъ, а лишь дѣлаю ссылку на тѣ страницы труда Eger'a, гдѣ рѣшенія эти приведены. Кромѣ трудовъ Eger'a (въ числѣ коихъ слѣдуетъ еще упомянуть о брошюрѣ его, вышедшей въ 1877 году, по поводу возбужденнаго тогда вопроса о принятіи международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ), я пользовался превосходными трудами Hahn'a (Комментарій къ нѣмецкому Торговому Кодексу), Schott'a (сдѣлавшаго замѣчательную попытку систематизировать въ сжатой формѣ нѣмецкое транспортное право) и нѣк. др. Кромѣ того, я счелъ полезнымъ ознакомиться съ опубликованнымъ въ 1874 году, вмѣстѣ съ мотивами, особымъ проектомъ германскаго желѣзнодорожнаго закона.

Менѣе существенное значеніе для насъ имѣютъ французскіе желѣзнодорожные порядки и практика французскихъ судовъ. Во Франціи не имѣется кодифицированнаго желѣзнодорожнаго законодательства въ томъ видѣ, какъ оно существуетъ въ нѣмецкихъ странахъ (а также въ Швейцаріи, Италіи и пр.), откуда оно нами и заимствовано. Благодаря этому, французская практика получила особое направленіе, имѣющее мало общаго съ исходными пунктами нашей и нѣмецкой практики. Задача французской практики заключается, главнымъ образомъ, въ примѣненіи общихъ началъ гражданскаго и торговаго кодекса къ желѣзнодорожной перевозкѣ и въ разъясненіи тѣхъ многочисленныхъ, изданныхъ самими дорогами, „тарифовъ“, которыми

съ 1 января 1893 года. Почти во всѣхъ госуларствахъ, принявшихъ Бернскую Конвенцію, идетъ реформа внутренняго желѣзнодорожнаго законодательства съ тою же цѣлью согласованія его съ Бернскою Конвенціею, что даетъ основаніе надѣяться на объединеніе законодательства объ условіяхъ желѣзнодорожной перевозки во всей Европѣ не для одного только международнаго общенія (см. Eger. Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts, II, 263).

¹⁾ Международные „тарифы“ въ настоящее время существенно измѣнены въ видахъ согласованія съ Бернскою Конвенціею.

²⁾ См. также его Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts (2-й томъ—1896 года).

во Франціи нормируются условія желѣзнодорожной перевозки. Въ виду этого, французская практика представляет для насъ сравнительно лишь второстепенный интересъ, но, тѣмъ не менѣе, выводы этой практики, во многихъ отношеніяхъ поучительной, и дополняющей ее литературы цитированы мною въ очень многихъ мѣстахъ настоящей книги. Для этой цѣли я пользовался, главнымъ образомъ, рѣшеніями французскаго кассационнаго суда, приведенными въ періодическомъ сборникѣ Dalloz'a и Vergé, справочнымъ изданіемъ члена этого суда Féraud-Giraud, вышедшимъ въ 1889 г. вторымъ изданіемъ въ трехъ томахъ (Code des transports par chemins de fer), а также нѣкоторыми другими сочиненіями, въ числѣ коихъ упомяну о новомъ руководствѣ торговаго права Lyon-Caen'a и Renault, которое во Франціи считается образцовымъ, и о замѣчательной по ясности и основательности изложенія монографіи Sarrut о перевозкѣ грузовъ. По нѣкоторымъ наиболѣе важнымъ вопросамъ я счелъ нелишнимъ упомянуть также о выводахъ практики англо-американской.

Въ отношеніи собственно *догматическомъ* я стремился къ полнотѣ въ тѣхъ предѣлахъ, въ какихъ она возможна въ такой книгѣ, которая не носитъ характера исключительно справочнаго изданія. Избѣгая чрезмѣрнаго увеличенія объема книги, я выключилъ изъ нея правила совершенно спеціальнаго характера, въ родѣ правилъ о перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ, почты, арестантовъ, грузовъ, подлежащихъ „особымъ условіямъ“ и т. п. Правила эти сравнительно рѣдко дебатированы въ судебной практикѣ, для которой книга моя преимущественно предназначена. Кромѣ того, считаю нужнымъ обратить вниманіе на то, что по самой задачѣ, которую я себѣ поставилъ, въ настоящую книгу не вошли ни правила, касающіяся *взаимныхъ* отношеній желѣзныхъ дорогъ, ни правила объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за причиненныя при эксплуатаціи смерть и увѣче. Нѣкоторые вопросы, которыхъ я касаюсь въ своей книгѣ (наприм., вопросы процессуальные), впрочемъ, имѣютъ отношеніе и къ этимъ правиламъ.

За исключеніемъ только что упомянутаго догматическаго матеріала, настоящей трудъ можетъ претендовать на полноту, такъ какъ въ немъ приведены не только всѣ дѣйствующія до настоящаго времени узаконенія о желѣзнодорожной перевозкѣ, содержащіяся въ Общемъ Уставѣ росс. ж. д., въ уставахъ отдѣльныхъ дорогъ и въ различныхъ законахъ, изданныхъ до и послѣ опубликованія Общаго Устава, но и, сверхъ того, всѣ разновременно послѣдовавшія административныя распоряженія

и разъясненія, условія перевозки, принятыя самими дорогами въ дополненіе къ Общему Уставу, а также наиболѣе важные проекты правилъ о перевозкѣ, предполагаемыхъ въ изданію въ будущемъ. Кромѣ того, въ подлежащихъ мѣстахъ приведены правила, содержащіяся въ т. н. международныхъ тарифахъ (русско - германскомъ и т. д.), которыми нормируется прямое сообщеніе русскихъ дорогъ съ иностранными, и въ Высоч. утв. Положеніи о движеніи по правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ Финляндіи.

Избирая наиболѣе подходящій способъ для юридической обработки всего этого матеріала, я могъ остановиться на формѣ *комментарія* къ нашему Общему Уставу рос. жел. дорогъ. Но форма эта, испробованная нѣмецкими юристами, представляетъ многія неудобства даже въ примѣненіи къ нѣмецкому закону, который не страдаетъ тою разбросанностью юридическихъ положеній, тѣсно между собою связанныхъ, какою страдаетъ нашъ желѣзнодорожный уставъ (это слѣдуетъ сказать, по крайней мѣрѣ, объ образцовомъ во многихъ отношеніяхъ нѣмецкомъ Торговомъ Кодексѣ). Моя попытка привести въ юридическую *систему* дѣйствующія у насъ правила о желѣзнодорожной перевозкѣ, отнюдь, конечно, не можетъ претендовать на теоретическую непогрѣшимость. Я полагаю только, что по надлежащемъ освоеніи съ принятой мною системою, она можетъ сослужить свою службу и пригодиться для практическихъ надобностей.

Трудъ свой я раздѣлил на три отдѣла. Первый отдѣлъ посвященъ исключительно условіямъ перевозки *грузовъ*, или, вѣрнѣе, юридическимъ отношеніямъ, возникающимъ *изъ договора о перевозкѣ груза по желѣзной дорогѣ*. Эта область имѣетъ громадное экономическое значеніе и наиболѣе разработана юристами. Я могъ бы ограничить свою задачу анализомъ этихъ отношеній и такимъ путемъ избѣжалъ бы упрека въ неравномѣрной разработкѣ разныхъ отдѣловъ своего труда; но, съ другой стороны, такое служеніе задачи уменьшило бы практическое значеніе книги въ качествѣ изданія отчасти справочнаго. Въ виду этого собственно я и счелъ нужнымъ добавить къ первому и важнѣйшему отдѣлу своей книги два другихъ отдѣла. Первый изъ нихъ (второй по порядку) посвященъ *пассажирскому* движенію (включая перевозку багажа), возбуждающему сравнительно лишь весьма мало юридическихъ вопросовъ или, по крайней мѣрѣ, судебныхъ процессовъ. Въ отдѣлѣ третьемъ (по порядку), кромѣ процессуальныхъ правилъ и правилъ о давности, излагаются нѣсколько общихъ началъ желѣзнодорож-

наго права, одинаково относящихся къ перевозкѣ грузовъ, багажа и пассажировъ и входящихъ въ область *публичнаго*, а не гражданскаго права (за исключеніемъ лишь правила о безусловной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за своихъ служащихъ, которое, по крайней мѣрѣ, отчасти вытекаетъ изъ существа самаго договора перевозки). — Что касается до *перваго* отдѣла, то онъ раздѣленъ на шесть главъ по соображеніямъ, которыя мнѣ кажутся вполне естественными и легко даютъ возможность ориентироваться въ массѣ матеріала. Въ первую главу вошли правила о порядкѣ совершенія договора перевозки, о доказательной силѣ документовъ, о юридической природѣ договора и о послѣдствіяхъ участія въ немъ *трехъ* лицъ (отправителя, получателя и возчика). Въ слѣдующихъ четырехъ главахъ изложены *права и обязанности* желѣзныхъ дорогъ по договору о перевозкѣ груза. Изъ нихъ главы вторая и третья посвящены обязанностямъ, т.-е. *отвѣтственности* желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ. Въ эти двѣ главы вошла (съ весьма, однако, существенными дополненіями и измѣненіями, о которыхъ я не считалъ нужнымъ каждый разъ особо упоминать) статья моя „объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ“, помѣщенная въ Журналъ Гражд. и Угол. Права за 1887 г. Главы четвертая и пятая посвящены *правамъ* желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки, т.-е. въ нихъ изложены правила о порядкѣ *исчисленія и взысканія* слѣдующихъ желѣзнымъ дорогамъ платежей. Порядку самаго *исчисленія* посвящена глава четвертая, трактующая о „желѣзнодорожныхъ тарифахъ и ихъ примѣненіи“. Я обратилъ особое вниманіе на эту часть своего труда, наиболѣе затрагивающую интересы дня, какъ въ области судебной практики, такъ и въ болѣе широкихъ сферахъ современной русской жизни. Не имѣя предъ собою иностранныхъ образцовъ юридической обработки этого матеріала, я на первый разъ занялся лишь приведеніемъ въ нѣкоторую систему того сырого матеріала, который содержится въ тарифныхъ правилахъ для нашихъ дорогъ, и полагаю, что работа эта не окажется бесполезною. Въ пятую главу вошли правила о порядкѣ *взысканія* слѣдующихъ дорогамъ платежей (о завладномъ правѣ желѣзной дороги на грузъ, о порядкѣ продажи невостребованныхъ грузовъ, о переборахъ и недоборахъ и о переводѣ платежей на получателя). Наконецъ, въ шестую главу я выдѣлилъ тѣ *особыя* виды договора перевозки, которые, представляя собою осложненія обыкновеннаго договора, нормируются, кромѣ общихъ правилъ, изложенныхъ въ предъидущихъ пяти главахъ, еще

особыми правилами. Къ числу этихъ названныхъ мною „осложненій“ договора перевозки я отнесъ прямое сообщеніе, таможенныя и др. обрядности, наложенный платежъ, ссуду подъ грузъ и „особыя условія“, установленныя для перевозки нѣкоторыхъ грузовъ.

Въ концѣ книги приложенъ *алфавитный указатель*, облегчающій отысканіе такихъ свѣдѣній, которыя по необходимости очутились разбросанными въ разныхъ мѣстахъ книги. Предупреждаю, однако, что на составленіе алфавитнаго указателя я не имѣлъ возможности потратить много времени, вслѣдствіе чего тотъ, кто интересуется какимъ-либо вопросомъ, хорошо сдѣлаетъ, если, не ограничиваясь указателемъ, пробѣжитъ тѣ части книги, которыя, судя по системѣ и оглавленію, могутъ касаться этого вопроса.

Для экономіи мѣста нѣкоторыя названія сочиненій и т. п. въ настоящей книгѣ цитируются *сокращенно*. Подробныя названія приведены въ спискѣ сокращеній, помѣщенномъ въ началѣ книги.

Спб.
Февраль 1891 г.

ПРЕДИСЛОВІЕ КЪ II-МУ ИЗДАНІЮ.

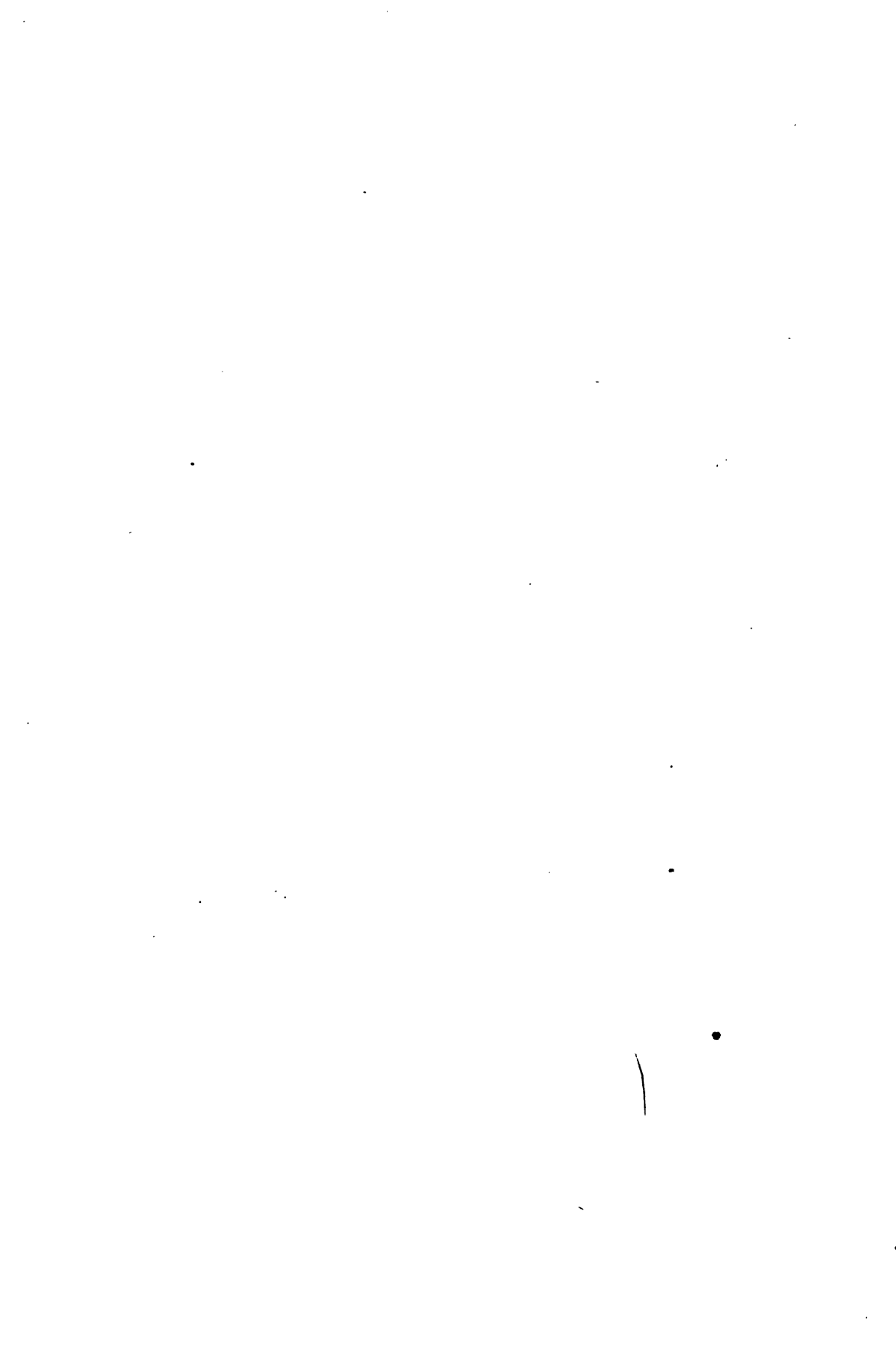
Въ теченіе семи лѣтъ, прошедшихъ со времени выпуска въ свѣтъ перваго изданія настоящей книги, въ условіяхъ перевозки нашихъ дорогъ произошло столько измѣненій, что изданіе это въ значительной степени устарѣло. Не говоря уже объ огромной массѣ мелкихъ подробностей и о многочисленныхъ послѣдовавшихъ въ теченіе этихъ семи лѣтъ, нерѣдко весьма важныхъ разъясненій Правительствующаго Сената, на которыя въ настоящей книгѣ обращено особое вниманіе, достаточно указать на такія существенныя перемѣны, какъ: введеніе Международной (Бернской) Конвенціи о перевозкѣ грузовъ, цѣлый рядъ вновь изданныхъ правилъ о срокахъ доставки, объ очередяхъ и пр., новыя тарифныя узаконенія, рядъ новыхъ правилъ о примѣненіи дополнительныхъ сборовъ и т. д. Это и побу-

дѣло автора приступить къ второму изданію книги въ надеждѣ на то, что и это второе изданіе подобно первому (болѣе не существующему въ продажѣ) можетъ сослужить свою службу въ качествѣ руководства для лицъ, интересующихся юридическою стороною желѣзнодорожнаго дѣла.

Система изложенія оставлена та же, что и въ первомъ изданіи, такъ какъ исправленіе недостатковъ этой системы, хотя и было бы желательнымъ, но затруднило бы пользованіе книгою для лицъ, которыя ранѣе пользовались ею въ качествѣ справочнаго изданія.

Въ концѣ книги прибавленъ, сверхъ предметнаго (алфавитнаго) указателя, *указатель статей* Общаго Устава росс. жел. дор. и Международной Конвенціи о перевозкѣ грузовъ, а также—№№ рѣшеній Правительствующаго Сената, съ приведеніемъ страницъ книги, гдѣ эти статьи или рѣшенія цитированы или разъяснены.

Спб.
Февраль 1898 г.



ОГЛАВЛЕНИЕ.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

Перевозка грузовъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Договоръ перевозки.

	стр.
§ 1. Договоръ перевозки, какъ источникъ правъ и обязанностей по перевозкѣ грузовъ	1
§ 2. Отличительные признаки договора о перевозкѣ груза по желѣзной дорогѣ	4
§ 3. Накладная и дубликатъ ея, какъ доказательства по договору перевозки (ст. 55 Общ. Уст.)	7
§ 4. Внѣшняя форма накладной: требуемое число накладныхъ (ст. 56 и 58 Общ. Уст.)	14
§ 5. Содержаніе накладной: а) описаніе груза и его принадлежностей (ст. 57, пп. 1, 2, 5, 8, 14)	17
§ 6. Содержаніе накладной: а) описаніе груза и его принадлежностей (продолженіе)	23
§ 7. Содержаніе накладной: б) требованія отправителя (ст. 57, пп. 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12).	28
§ 8. Содержаніе накладной: в) подпись отправителя; г) свидѣнія, вносимыя желѣзнодорожными агентами (Общ. Уст. ст. 57, пп. 13, 7, 9, 10)	32
§ 9. Моментъ заключенія договора перевозки (ст. 61 Общ. Уст.)	36
§ 10. Стороны въ договорѣ перевозки: а) взаимное отношеніе правъ отправителя и получателя (держателя дубликата). „Право распоряженія грузомъ“ по договору перевозки: отличіе его отъ права на грузъ по другому основанію (стт. 78 и 112 Общ. Уст.)	39
§ 11. Стороны въ договорѣ перевозки: б) передача дубликата. Потеря дубликата (стт. 78 и 86 Общ. Уст.)	49

	СТР.
§ 12. Стороны въ договорѣ перевозки: в) въ чемъ права и обязанности отправителя отличаются отъ правъ и обязанностей всякаго другаго держателя дубликата? Юридическія свойства дубликата . . .	54
§ 13. Измѣненіе условій договора перевозки по одностороннему заявленію грузохозяина („Позднѣйшія распоряженія“—ст. 78 Общ. Уст.).	63

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки: А) Перевозка въ-время; Б) Передача груза получателю.

§ 14. Перевозка въ-время. Задержка груза, какъ основаніе къ отказу отъ договора	66
§ 15. Обязательное соблюденіе очередей (стт. 51 и 52 Общ. Уст.).	72
§ 16. Отвѣтственность дорогъ за нарушеніе очереди (ст. 101 Общ. Уст.).	80
§ 17. Обязательные сроки доставки (ст. 53 Общ. Уст.)	85
§ 18. Моментъ, съ котораго исчисляется срокъ доставки.—Когда грузъ считается „доставленнымъ“? — „Перерывъ“ сроковъ доставки (ст. 53 Общ. Уст.)	95
§ 19. Условія отвѣтственности за несоблюденіе сроковъ доставки (ст. 110 Общ. Уст.).	106
§ 20. Размѣръ вознагражденія за просрочку	110
§ 21. Извѣщеніе получателя о прибывшемъ грузѣ (стт. 79—80 Общ. Уст.)	118

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки: В) Доставка груза въ цѣлости.

§ 22. Отвѣтственность за цѣлость груза по договору перевозки. Ея коренныя свойства.—Понятіе о „непреодолимой силѣ“ (ст. 102 Общ. Уст.)	123
§ 23. Собственная вина грузохозяина. Недостатокъ упаковки. Естественныя свойства груза (ст. 102).	138
§ 24. Отступленія отъ нормальнаго типа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлость груза (стт. 104—106 Общ. Уст.). Общій принципъ.	144
§ 25. Отдѣльныя отступленія отъ нормальнаго типа отвѣтственности.—Открытые вагоны.—Удостоверенные недостатки упаковки (ст. 104, пп. а и б)	150
§ 26. Дальнѣйшія отступленія отъ нормальнаго типа отвѣтственности.—Собственная нагрузка и выгрузка.—Грузы, подверженныя порчѣ или уtratѣ.—Животныя.—Грузы съ провожатными (ст. 104, пп. в, г, д и е).	157
§ 27. Дальнѣйшія отступленія отъ обыкновеннаго типа отвѣтственно-	

	стр.
сти.—Грузы, подверженные нормальной убыли въ вѣсѣ (ст. 106 Общ. Уст.).—Грузы, отправленные подъ неточнымъ наименованіемъ или безъ соблюденія „особыхъ условій“ (ст. 105 Общ. Уст.).	166
§ 28. Ковецъ отвѣтственности по договору перевозки: выдача, передача въ таможду и частный складъ (ст. 102 Общ. Уст.).—Погашеніе претензій съ приемомъ груза (ч. 2 ст. 103 Общ. Уст.)	172
§ 29. Удостовереніе утраты и порчи груза (стт. 88 и 103, ч. 1 Общ. Уст.).	185
§ 30. Системы вознагражденія за утрату и порчу грузовъ.—Характеръ вознагражденія по нашему закону.—Права страховыхъ обществъ	193
§ 31. Вознагражденіе: а) по торговой стоимости груза; б) по объявленной стоимости и в) по условнымъ тарифамъ (стт. 107—109 Общ. Уст.)	202
§ 32. Случай отвѣтственности дорогъ за сохранность грузовъ по общимъ законамъ (ст. 98 Общ. Уст. и др.)	214

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Права желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки: А. Вознагражденіе за перевозку.—Желѣзнодорожные тарифы и примѣненіе ихъ.

§ 33. Порядокъ введенія въ дѣйствіе тарифовъ по закону 8 марта 1889 года и дополняющимъ его правиламъ	220
§ 34. Условія дѣйствительности тарифовъ по уставамъ отдѣльныхъ дорогъ	235
§ 35. Условія дѣйствительности тарифовъ по ст. 71 Общ. Уст. росс. ж. д. (о рефакціяхъ и рефакціонныхъ тарифахъ).—Соглашенные тарифы	249
§ 36. Условія дѣйствительности старыхъ тарифовъ провозной платы и дополнительныхъ сборовъ, введенныхъ въ дѣйствіе до обнародованія закона 8 марта 1889 г. (законы 19 декабря 1886 г., 22 января 1887 г. и 8 марта 1889 г.)	262
§ 37. Санкція правилъ о дѣйствительности тарифовъ.—Послѣдствія признанія тарифа недействительнымъ	268
§ 38. Примѣненіе тарифовъ: а) Толкованіе	273
§ 39. Примѣненіе тарифовъ: б) Выборъ тарифа: 1) номенклатура; 2) тарифъ старый и новый; 3) выборъ пути (via); 4) примѣненіе спеціальныхъ тарифовъ и тарифовъ прямого сообщенія	279
§ 40. Примѣненіе тарифовъ: в) Исчисленіе платы по выбранному тарифу	289
§ 41. Примѣненіе правилъ о дополнительныхъ сборахъ	297
§ 42. Право желѣзныхъ дорогъ на возмѣщеніе понесенныхъ ими расходовъ и убытковъ	338

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Права желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки: Б. Взысканіе слѣдующихъ дорогамъ платежей.

	СТР.
§ 43. Время взысканія платежей.—Франкировка.—Переводъ фрахта на получателя	349
§ 44. Закладное право желѣзной дороги на перевозимый грузъ	353
§ 45. Продажа невостребованныхъ грузовъ	361
§ 46. Переборы и недоборы	370

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Осложненія договора перевозки: А) Прямое сообщеніе. Б) Перевозка черезъ таможи. В) Наложный платежъ. Г) Ссуда подъ грузъ. Д) «Особыя условія» перевозки.

§ 47. Договоръ о перевозкѣ прямымъ сообщеніемъ	393
§ 48. Договоръ о перевозкѣ съ исполненіемъ таможенныхъ и другихъ обрядностей	415
§ 49. Договоръ о перевозкѣ съ наложеннымъ платежемъ	427
§ 50. Договоръ перевозки съ выдачею ссуды подъ грузъ	434
§ 51. Грузы, къ перевозкѣ недопозволенные и принимаемые подъ особыми условіями	438

ОТДѢЛЪ ВТОРОЙ.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Перевозка пассажировъ, багажа и ручной клади.

§ 52. Перевозка пассажировъ	444
§ 53. Ручная кладь	465
§ 54. Перевозка багажа	468

ОТДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

Общія положенія и процессуальныя правила.

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

Общія положенія транспортнаго желѣзнодорожнаго права.

	СТР.
§ 55. Обязанность перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій	485
§ 56. Отвѣтственность за служащихъ	504
§ 57. Воспрещеніе договоровъ, ограничивающихъ отвѣтственность	509
§ 58. Воспрещеніе льготъ въ пользу отдѣльныхъ лицъ	516

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

Желѣзнодорожная претензія и порядокъ ея предъявленія: Заявленія въ правленія или управленія желѣзныхъ дорогъ.—Подсудность исковъ.— Процессуальныя правила.—Давность.

§ 59. Подача заявленія	520
§ 60. Подсудность желѣзнодорожныхъ дѣлъ	533
§ 61. Процессуальныя правила	542
§ 62. Исковая давность	555



СОКРАЩЕНІЯ ВЪ ЦИТАТАХЪ.

- | | |
|--|---|
| <p>1. Alauzet.—Alauzet. Commentaire du code de commerce.</p> <p>2. Bédarride.—Bédarride. Droit commercial. Des commissionaires. 2-е изд. 1885.</p> <p>3. Buschmann.—Das neue Eisenbahn—Betriebsreglement in Gegenüberstellung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von Dr. Max Buschmann. Wien. 1892.</p> <p>4. Берн. Конв.—Международная конвенція о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ 1893. ¹⁾</p> <p>5. Betriebsreglement.—Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. ²⁾</p> <p>6. Browne.—Browne and Theobald. The law of railway companies. 1887.</p> <p>7. Брюль.—Брюль. Желѣзнодорожная справочная книга. 1889—90.</p> <p>8. Вербловскій.—Вербловскій. Общій Уставъ рос. ж. д. Журн. Гр. и Угол. права. 1886 г. Приложение.</p> <p>9. Витте.—С. Ю. Витте. Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ грузовъ. 1886.</p> <p>10. Вѣстн. Фин.—Вѣстникъ Финансовъ, промышленности и торговли.</p> <p>11. Нahn—Nahn. Commentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. II. 2-е изд. 1883.</p> | <p>12. Герм. Проектъ. См. Entwurf.</p> <p>13. Гиацинтовъ.—Гиацинтовъ. Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзн. дорогахъ. 1887.</p> <p>14. Hodges.—Hodges. A treatise on the law of railways. 5-е изд. 1869.</p> <p>15. Гордонъ.—Гордонъ. Принципъ ответственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ, причиненный при эксплуатаціи. 1867.</p> <p>16. Dalloz.—Dalloz et Vergé. Jurisprudence générale ³⁾.</p> <p>17. Деларовъ.—Деларовъ. Обь ответственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей. 1874.</p> <p>18. Eger.—Eger. Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Второе издание. 1888—1891.</p> <p>19. Eger. Die Einführung etc.—Eger. Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts. 1877.</p> <p>20. Eger. Preussisches Eisenbahnrecht.—Eger. Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts (2-ой томъ. 1896 г.).</p> <p>21. Eisenb. Entsch.—Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der deutschen Gerichte ⁴⁾.</p> <p>22. Endemann.—Endemann. Das Recht der Eisenbahnen. 1886.</p> <p>23. Entwurf.—Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes aufgestellt</p> |
|--|---|

¹⁾ См. мое изданіе: русскій и французскій текстъ съ разъясненіями по протоколамъ Бернскихъ конференцій 1878, 1881, 1886 и 1890 годовъ.

²⁾ Въ Германіи нынѣ переименованъ въ „Verkehrsordnung“, а въ Австро-Венгріи сохранилъ прежнее названіе. Ссылки на „регламентъ“ въ настоящей книгѣ относятся къ обоимъ этимъ источникамъ, по содержанию своему почти тождественнымъ.

³⁾ Французская судебная практика.

⁴⁾ Периодическое изданіе для судебныхъ рѣшеній и статей по желѣзнодорожному праву.

im Reichs-Eisenbahn-Amt. 2-e Ausgabe. 1874.

24. Журн. М. П. С. — Журналъ Министерства Путей Сообщеній.

25. Журн. Совѣта. — Журналы Совѣта по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ.

26. Запѣч. XVIII Съѣзда. — Проектъ Общаго Устава росс. ж. д. и замѣчаніи, сдѣланныя на этотъ проектъ XVIII Общимъ Съѣздомъ представителей русскихъ ж. д.

27. Заявленія Юго-Вост., Варш. и др. подком. — Труды Выс. утв. комиссіи для изслѣд. ж. д. дѣла въ Россіи. Заявленія и ходатайства, обращенныя въ Юго-Восточную и друг. подкомиссіи.

28. Касс. Рѣшеніе Гражд. Кассационнаго Департамента Правит. Сената.

29. Code Civ. — Code Civil.

30. Code de com. — Code de commerce.

31. Конв. N гр. — Конвенція желѣзныхъ дорогъ N группы.

32. Lanckmann. — Lanckmann. Les tarifs internationaux. 1876.

33. Loisel — Loisel. Legislation et jurisprudence des chemins de fer. 1878.

34. Lyon - Caën. — Lyon-Caën et Renault. Précis de droit commercial. I. 1884.

35. Нѣм. Торг. Код. — Нѣмецкій Торговый Кодексъ ¹⁾.

36. О. У., Общ. Уст. — Общій Уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

37. Общ. Уст. съ сужд. — Общій Уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ Государственномъ Совѣтѣ сужденій. 1886.

38. Осецкій. — Осецкій. Смерть и увѣче при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. 2-е изд. 1890.

39. Отд. Касс. — Рѣшеніе Гражданскаго Кассационнаго Департамента Прав. Сената по отдѣленію.

40. Отд. Рѣш. — См. отд. кас.

41. Проектъ XXIII Общ. Съѣзда. — См. условія перевозки XXIII Съѣзда.

42. Проектъ съ мотивами. — Проектъ Общ. Устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, составленный Комиссіею гр. Баранова съ мотивами и замѣчаниями гг. министровъ (имѣется въ Императорской Публичной Библиотекѣ).

43. Прот. N Съѣзда N гр. — Протоколы засѣданій N очереднаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ N-й группы.

44. П. С. З. — Полное Собраніе Законовъ.

45. Регламентъ. — См. Betriebsreglement und Verkehrsordnung.

46. Русско-венг. - австр. тарифъ. — Конвенція между дорогами русско-венгерско-австрійскаго желѣзно-дорожнаго союза.

47. Русско-герм. тарифъ. — Тарифъ прямого русско-германско-нидерландскаго товарнаго сообщенія. Ч. I. Условія перевозки.

48. Русско-нѣм. - бельг.-франц. тарифъ. — Тарифъ русско-нѣмецко-бельгійско-французскаго прямого сообщенія.

49. Saintelette. — Saintelette. De la responsabilité et de la garantie. 1884.

50. Sarrut. — Sarrut. Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. 1874.

51. Сборникъ Носенко. — Носенко. Сборникъ рѣшеній 4-го Департамента и общихъ собраній Правит. Сената по дѣламъ коммерческихъ судовъ Имперіи.

52. Сборникъ пост. М. П. С. — Сборникъ министерскихъ постановленій и общихъ правительственныхъ распоряженій Мин. Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ.

53. Сборникъ Тарифовъ. — Сборникъ тарифовъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ (изд. Мин. Финансовъ).

54. Schott. — Endemann. Handbuch des deutschen Handels-See-und Wechselrechts. 1881—84. Т. III; ст. Schott'a. Das Transportgeschäft.

55. Соглаш. о прям. сообщ. — Соглашеніе о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами. 1896.

56. Sourdat. — Sourdat. Traité général de la responsabilité. 2-е изд. 1887.

57. Stephen. — Stephen. New commentaries on the laws of England. 1883.

58. Stimson. — Stimson. American statute law. 1886.

59. Труды Комиссіи. — Труды Высоч. учрежденной комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

60. Труды Общ. Съѣзда 1881 г. — Труды Общаго Съѣзда, созваннаго председателемъ Комиссіи въ декабрѣ 1881 г. для обсужденія проекта Общаго Устава росс. ж. д. Стенографическій отчетъ. 1882.

61. Указ. М. П. С. — Указатель Министерства Путей Сообщенія.

¹⁾ О новомъ Кодексѣ (1897 г.) см. примѣчаніе въ предисловіи.

62. Условія Пер. XXIII Съезда. — Условія перевозки пассажировъ и грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Проектъ, принятый на XXIII Общ. Съездѣ представителей русск. ж. д. 1885.

63. Féraud-Giraud. — Féraud-Giraud. Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer. 2-е изд. 1889.

64. Verkehrsordnung. — Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15 November 1892. — См. Betriebsreglement.

65. Финл. Полож. — Высочайшее Его Императорскаго Величества Положеніе о движеніи по правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ Финляндіи (послѣд. изд. 1897 г. ¹⁾).

¹⁾ Изданіе это почти ничѣмъ не отличается отъ предшествовавшихъ, исключая нумерацію статей. Цитаты безъ обозначенія года относятся къ изданію 1883 г.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВЪ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Договоръ перевозки.

§ 1. Договоръ перевозки, какъ источникъ правъ и обязанностей по перевозкѣ грузовъ.

Въ спорныхъ дѣлахъ, возникающихъ изъ желѣзнодорожной перевозки грузовъ, очень часто каждому практическому юристу невольно приходится задаваться вопросомъ о томъ, существуетъ ли въ дѣйствительности какой-нибудь договоръ о перевозкѣ груза между отправителемъ и желѣзною дорогою, или же договоръ этотъ не болѣе, какъ фикція, и всѣ отношенія между дорогою и отправителемъ опредѣляются исключительно самимъ закономъ, такъ что понятіе о „договорѣ перевозки“ не болѣе, какъ игрушка для юристовъ, не имѣющая никакого практическаго значенія. Напр., дорога ссылается на то, что отправитель по договору согласился на тѣ или иныя для него стѣснительныя условія (на освобожденіе дороги отъ отвѣтственности за ту или иную опасность, на ограниченный размѣръ вознагражденія и т. д.). Въ отвѣтъ на это является теорія, утверждающая, что никакого договора о перевозкѣ въ дѣйствительности не существуетъ. Этою теоріею готовы воспользоваться при случаѣ и сами желѣзныя дороги, отрицая, напр., примѣненіе къ желѣзнымъ дорогамъ общихъ гражданскихъ законовъ о договорѣ перевозки.

Въ виду всего этого, прежде, чѣмъ приступить къ подробному анализу юридическихъ отношеній между публикою и дорогами по перевозкѣ грузовъ, намъ необходимо порѣшить съ основнымъ вопросомъ о томъ, существуетъ ли между желѣзною дорогою и отпра-

вителимъ груза договоръ перевозки. Для того, чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ не съ точки зрѣнія общихъ началъ гражданскаго права, а съ точки зрѣнія нашего русскаго закона, намъ вполне достаточно сослаться на стт. 61, 98, 102 и др. Общ. Уст. рос. ж. д., въ которыхъ существованіе договора перевозки между дорогою и отправителемъ признается и притомъ—не въ видѣ отвлеченной теоретической конструкціи, а въ формѣ вполне конкретныхъ предписаній (напр., въ законѣ указывается, когда договоръ считается заключеннымъ и т. п.). Это даетъ право на примѣненіе къ перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ общихъ законовъ о договорахъ, насколько тому не препятствуютъ постановленія спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона.

Да и на чемъ основаны мнѣнія юристовъ, отрицающихъ существованіе договора между желѣзною дорогою и отправителемъ? Указываютъ на то, что дороги *обязаны* принимать грузы для перевозки въ силу самого закона (ст. 1 Общ. Уст.), а отправители *вынуждены* къ нимъ обращаться въ силу практической необходимости (монополіи желѣзныхъ дорогъ); что юридическія отношенія по перевозкѣ грузовъ зависятъ вовсе не отъ договора, а регламентированы *въ самомъ законѣ*; что, наконецъ, законъ воспрещаетъ соглашенія, которыя влчются къ отгнѣнн постановленій объ отвѣтственности дорогъ (у насъ ст. 6 Общ. Уст.) или же къ предоставленію льготъ отдѣльнымъ лицамъ (у насъ ст. 71 Общ. Уст.). Изъ всего этого выводятъ, что „договоръ перевозки“ не болѣе, какъ фикція, что онъ ничего не уясняетъ и ничего не прибавляетъ къ тому, что и безъ того постановлено въ законѣ. Мнѣніе это, однако, кажется убѣдительнымъ только съ перваго взгляда.

Что касается, прежде всего, до подробной регламентаціи отношеній по перевозкѣ въ самомъ законѣ, то мы находимъ въ нашихъ и въ другихъ законодательствахъ столь же подробную регламентацію другихъ договоровъ (для примѣра уважу на регламентацію договора купли-продажи въ нѣмецкомъ торговомъ Кодексѣ); это обнаруживаетъ только заботливость законодателя о данной области гражданскихъ или торговыхъ отношеній. Отличительная особенность постановленій, регламентирующихъ желѣзнодорожную перевозку, заключается, конечно, въ томъ, что постановленія эти носятъ характеръ не диспозитивный, а императивный, т.-е., примѣненіе ихъ не можетъ быть устранено волею сторонъ. Но, во-первыхъ, это, какъ увидимъ ниже, относится не ко всѣмъ постановленіямъ о желѣзнодорожной перевозкѣ; а во-вторыхъ, каковы бы ни были самыя постановленія, *они примѣняются только тогда, когда договоръ перевозки уже есть налицо*, т.-е. когда между дорогою и отправителемъ состоялось соглашеніе о томъ, что слѣдуетъ везти, куда везти, по какому пути и т. д. Какимъ же

образомъ можно отрицать договоръ перевозки, ссылаясь на характеръ такихъ постановленій, которыя примѣняются уже только *послѣ того, какъ договоръ состоялся*? Можно ли отрицать, что къ этому договору примѣняются всѣ правила о дѣеспособности сторонъ, о волеизъявленіи и пр. правила, отъ которыхъ зависитъ дѣйствительность и сила всякаго другого договора?

Еще меньшее значеніе можно придать тому, что условія договора перевозки *равны для всѣхъ отправителей*, не варьируя въ отдѣльныхъ случаяхъ. Это—особенность всѣхъ крупныхъ предпріятій. Нельзя же отрицать, напр., существованіе договора купли-продажи только по тому, что продажа совершается по прейсъ-куранту и *prix fixe*; это дѣлается въ каждомъ солидномъ магазинѣ.

Что касается до *обязательности* перевозки, то, прежде всего, изъ того, что я обязанъ заключить договоръ, еще не слѣдуетъ, что то, что я заключаю, не можетъ быть названо договоромъ. Дорога обязана возить потому, что приняла на себя это обязательство въ силу концессіи; продавецъ имѣнія обязанъ совершить купчую, потому что обязался къ этому по запродажной записи. Въ чемъ же разница между обоими этими случаями? И тутъ, и тамъ, очевидно, обязательность заключенія договора вытекаетъ изъ *factum de contrahendo*; и тутъ, и тамъ обязательность заключенія договора не исключаетъ его существованія ¹⁾. Наконецъ, можетъ ли быть объ этомъ рѣчь, когда само физическое принужденіе не всегда исключаетъ существованіе договора: *quamvis coactus, tamen voluisti*.

Остается прибавить, что и обязательность заключенія договоровъ составляетъ особенность не однихъ только желѣзнодорожныхъ, но и всякихъ другихъ крупныхъ предпріятій, которымъ тотъ или иной промыселъ отдается въ монопольную эксплуатацію (водопроводъ, газовое освѣщеніе, телефоны, товарные склады ²⁾).

Отъ этой особенности не избавлены, наконецъ, даже нѣкоторыя отрасли мелкой промышленности, договорный характеръ которыхъ, тѣмъ не менѣе, никѣмъ не отвергается ³⁾.

¹⁾ Въ чемъ разница, напр. между дорогою и ея собственнымъ буфетчикомъ, который, въ силу полученной имъ „концессіи“ на буфетъ, *обязанъ* имѣть продукты известнаго качества въ установленномъ количествѣ и продавать ихъ всѣмъ желающимъ по установленной цѣнѣ? Никто же, однако, не сомнѣвается въ томъ, что буфетчикъ *продаетъ* кушанья, а публика ихъ *покупаетъ*.

²⁾ См. законъ о товарныхъ складахъ. Собр. уз. 1888 г. № 42 (ст. 10).

³⁾ Такъ, въ Англійи перевозка считается обязательною для всякаго обыкновеннаго извозчика, профессионально занимающагося извозомъ; содержатели гостинницъ обязаны впускать проѣзжающихъ съ багажемъ (Stephen II, 85—6). Англійскіе юристы объясняютъ это тѣмъ, что съ момента объявленія во всеобщее свѣдѣніе объ открытіи известнаго промысла, промышленникъ не вправе

§ 2. Отличительные признаки договора о перевозкѣ груза по желѣзной дорогѣ.

Итакъ, договоръ перевозки не фикція. Намъ необходимо имѣть это въ виду въ случаяхъ какихъ-либо принципиальныхъ сомнѣній, которыя на практикѣ встрѣчаются далеко не такъ рѣдко, какъ это можетъ показаться.

Что же такое законъ понимаетъ подъ „договоромъ о перевозкѣ груза по желѣзной дорогѣ“, каковы существенныя *отличительныя черты этого договора* и *всегда ли* въ дѣйствительности законъ предполагаетъ существованіе договора перевозки между хозяиномъ груза и *тою дорокою, по которой грузъ перевозится?*

Отвѣтъ на эти вопросы находимъ въ томъ же нашемъ желѣзнодорожномъ Уставѣ. Изъ него видно, что по договору перевозки дорога беретъ на себя: 1) доставку груза на мѣсто назначенія въ извѣстный срокъ (ст. 53 Общ. Уст.), 2) доставку его въ цѣлости, для чего грузъ поступаетъ въ ея вѣдѣніе (стт. 61, 85 и 102 Общ. Уст.) и 3) передачу груза получателю (стт. 79, 90 и 86 Общ. Уст.). Отсюда, прежде всего, видна разница между тѣмъ договоромъ, который имѣетъ въ виду нашъ желѣзнодорожный законъ и такимъ договоромъ, предметомъ котораго служатъ *исключительно только мичныя услуги перевозчика* (locatio conductio operatum), или отдача *въ наемъ* перевозочныхъ средствъ, напр., вагона или паровоза (locatio conductio rerum; см. рѣш. Сената 1885 г. № 38 по д. Кошелевой). Больше сходства между договоромъ о перевозкѣ груза по желѣзной дорогѣ и обыкновеннымъ договоромъ перевозки, предусмотрѣннымъ въ нашихъ гражданскихъ законахъ въ качествѣ одного изъ видовъ подряднаго договора (locatio conductio operis; см. Касс. 1880 г. № 97 и др.). Сходство заключается въ томъ, что какъ по тому, такъ и по другому договору, исполненіе заключается въ достиженіи извѣстнаго результата (opus), такъ что, покуда этотъ результатъ не достигнутъ, договоръ считается неисполненнымъ, каковы бы ни были отдѣльныя услуги, оказанныя подрядчикомъ. Но въ договорѣ желѣзнодорожной перевозки къ этому подрядному элементу присоединяется еще: 1) отвѣтственность за цѣлость груза въ пути, т.-е. обязанности, свойственныя договору *поклажи* и 2) обязанность передать грузъ получа-

улониться отъ заключенія сдѣлки со всякимъ лицомъ, предлагающимъ объявленныя условія. Принципъ этотъ, однако, юридически невѣренъ (см. art. 337 нѣмецкаго торг. код., *Наhn*, II, 237 и слѣд., Мотивы къ проекту нѣм. гражд. улож. I, 167), хотя его признають и нѣкоторые французскіе юристы (*Lyон Саen* I, 464).

телю, т.-е. обязанность, свойственная договору *порученія* (mandatum¹⁾).

Зная эти существенныя отличительныя черты желѣзнодорожнаго договора перевозки, мы уже сами можем отвѣтить на второй изъ предложенныхъ выше вопросовъ, а именно, на вопросъ о томъ, въ какихъ случаяхъ между хозяиномъ груза и тою дорогою, на которой грузъ находится, *нѣтъ вовсе договора перевозки*. Мы знаемъ, что договоръ желѣзнодорожной перевозки предполагаетъ поступленіе груза *въ вѣдѣніе* той дороги, которая его перевозитъ. Слѣдовательно, если грузъ въ вѣдѣніе той дороги, по которой онъ перевозится, вовсе не поступаетъ, то нельзя и говорить о существованіи договора перевозки между этою дорогою и отправителемъ. Въ дѣйствительности такіе случаи бывають; они предусмотрѣны въ положительномъ законѣ:

а) Въ силу *ст. 9 Общ. Уст.* желѣзныя дороги въ извѣстныхъ случаяхъ обязаны *пропускать* поѣзда чужихъ дорогъ и даже съ чужими паровозами и прислугою. *Пропуская* чужой поѣздъ, дорога, разумѣется, не вступаетъ вовсе въ какія-либо договорныя отношенія по перевозкѣ груза; это само собою ясно потому, что она вовсе и не участвуетъ въ перевозкѣ. Если она даетъ *свой паровозъ*, то отъ этого дѣло не измѣняется; паровозъ отданъ *въ наемъ* чужой дорогѣ, и грузъ остается въ ея же исключительномъ вѣдѣніи; *везетъ только она* и только она же и находится въ договорныхъ отношеніяхъ съ хозяиномъ груза. Если, наоборотъ, новая дорога не только даетъ свой паровозъ, но и принимаетъ поѣздъ *въ свое вѣдѣніе*, и принимаетъ его вмѣстѣ съ накладными, то этимъ самымъ она вступаетъ въ договорныя отношенія съ хозяиномъ груза, т.-е. вступаетъ въ т. н. прямое сообщеніе (ст. 7 Общ. Уст.).

б) Другой случай, когда грузъ проходитъ по желѣзной дорогѣ и, тѣмъ не менѣе, дорога не беретъ его въ свое вѣдѣніе, это — случай, когда дорога везетъ только *вагонъ*, т.-е., даетъ для перевозки его свою машину и своихъ людей и даже беретъ на себя обязательство доставить вагонъ къ опредѣленному сроку на мѣсто назначенія, но при этомъ содержимое вагона — грузъ, остается въ вѣдѣніи и подъ охраною *самого хозяина*. Примѣромъ можетъ послужить перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. Грузъ, находящійся въ почтовомъ вагонѣ, остается въ вѣдѣніи почтовыхъ агенто́въ; дорога даетъ только свой паровозъ, подобно тому, какъ содержатель почтоваго тракта даетъ своихъ лошадей для перевозки почты. Отсюда и понятно, что

¹⁾ См. Endemann, 525, Schott, 286, Hahn, II, 574, Eger, Preus. Eis., II, 460, Lyon Caen, I, 463. Въ Code civil даже предполагалось опредѣлить договоръ перевозки, какъ *contrat mixte, qui participe de la nature du contrat de louage et de celui de dépôt*, Schott 295.

„въ случаѣ пропажи или поврежденія провозимой по желѣзнымъ дорогамъ почтовой корреспонденціи желѣзная дорога подлежитъ отвѣтственности только тогда, когда пропажа или поврежденіе произошли отъ вины управленій дорогъ или ихъ служащихъ“, и такъ какъ здѣсь нѣтъ договора перевозки, то вину эту *должно доказать почтовое вѣдомство* ¹⁾. Въ другомъ положеніи обыкновенно находится частный отправитель. Отправляя грузъ въ собственныхъ вагонахъ, онъ, тѣмъ не менѣе, *сдастъ* его желѣзной дорогѣ по накладной и, такимъ образомъ, заключаетъ съ нею договоръ перевозки. Это остается вѣрнымъ даже тогда, когда вагонъ принимается безъ взвѣшиванія, порожній или—безъ означенія содержанія въ накладной. Все-таки и здѣсь дорога, и не зная о томъ, что она везетъ, беретъ самый вагонъ вмѣстѣ съ его содержимымъ въ свое вѣдѣніе. Въ этихъ случаяхъ можно допустить развѣ только *ограниченіе доказательной* силы накладной.

¹⁾ См. Высочайше утв. 9 января 1873 г. „Врем. правила о перевозкѣ почты по жел. дорогамъ“. См., однако, рѣшеніе Сената 1888 г. № 65 по дѣлу общества „Самолетъ“, въ которомъ Сенатъ, подводя договоръ о перевозкѣ почты *на паромодъ* подъ дѣйствіе стт. 1,738, 570, 687, 1,744 и 1,988 Зак. Гражд., разъясняетъ, что паромодное общество отвѣчаетъ, покуда оно не докажетъ, что почта погибла отъ случайной причины (въ договорѣ почтоваго вѣдомства съ обществомъ „Самолетъ“ было сказано, что оно отвѣчаетъ, если вредъ произошелъ „отъ вины общества или его агентовъ“). Ср. также Eger I, 34; Hahn II, 575; Schott, 296.—То же правило объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ слѣдовало бы признать и на случай порчи самаго *вагона* (принадлежащаго почтовому вѣдомству). Однако, согласно практикѣ Правит. Сената, къ этому послѣднему случаю уже обязательно должна примѣняться ст. 683 Зак. Гражд., т.-е. дорога не отвѣчаетъ лишь тогда, когда она докажетъ, что порча вагона произошла отъ непреодолимой силы или вины самой почты. Къ тому же выводу пришелъ и Герм. Импер. Судъ, ссылаясь, впрочемъ на прусскій законъ 1838 года, который въ отличіе отъ нашей ст. 683 прямо распространяется и на *имущественный* вредъ, причиненный при эксплуатаціи. См. Eisenbahn. Entscheidungen 1885 г. IV, 231—9 (въ этомъ дѣлѣ дорога сослалась еще на то, что порча вагона произошла отъ лопнувшей шины, т.-е. отъ неисправности самаго вагона, за что отвѣчаетъ сама почта; эта ссылка отвергнута была на томъ основаніи, что починка почтовыхъ вагоновъ производилась въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ; затѣмъ, отвергнута ссылка дороги на *безвозможность* перевозки почты, какъ на основаніе къ смягченію отвѣтственности, ибо правительство платитъ за перевозку почты самою концессією, отъ которой предприниматель получаетъ выгоды).—Ср. также правила о перевозкѣ частныхъ грузовъ по дорогамъ, въ открытыхъ еще для общаго пользованія, какъ, напр., правила Средне-Сибирской ж. д., дѣйствующія съ 1 янв. 1897 г. (Сб. Тар. № 800), въ которыхъ постановлено, что „охрана клади, отправляемой со станціи и перевозимой непосредственнымъ распоряженіемъ грузоподъемца, безъ посредства транспортныхъ конторъ, лежитъ на обязанности отправителя, и дорога не принимаетъ отвѣтственности ни за просрочку доставки, ни за цѣлость и порчу грузовъ, какъ въ дорогѣ, такъ и на станціяхъ“.

можно допустить также нѣкоторое *смягченіе ответственности* для желѣзныхъ дорогъ (напр., дорога не отвѣчаетъ за порчу груза отъ неисправности вагона, за опасности, устраненіе которыхъ лежитъ на обязанности служащихъ самого отправителя, если они сопровождаютъ грузъ—Общ. Уст. ст. 104, п. е.); но за всѣмъ тѣмъ договоръ перевозки здѣсь имѣется налицо, и притомъ предметомъ этого договора служить не только грузъ, находящійся въ вагонѣ отправителя, но и самый вагонъ, который также поступаетъ въ вѣдѣніе дороги ¹⁾).

§ 3. Накладная и дубликатъ ея, какъ доказательство по договору перевозки. (Ст. 55 Общ. Уст.).

Ознакомившись съ внутренними признаками договора перевозки, мы переходимъ теперь къ его внѣшнимъ признакамъ, т.-е. къ вопросу о томъ, *какими доказательствами* удостовѣряются существованіе договора перевозки и его условія. Отвѣтъ на этотъ вопросъ даетъ ст. 55 нашего Устава.

Въ силу ст. 55 *„перевозимый грузъ сопровождается накладною, служащею вмѣстѣ съ дубликатомъ оной доказательствомъ взаимныхъ правъ и обязанностей сторонъ, участвующихъ въ договоръ перевозки“* ²⁾).

Накладная (Frachtbrief, lettre de voiture) по формѣ своей представляетъ открытое письмо отправителя на имя получателя о препровождаемомъ грузѣ, о его количествѣ, качествѣ, времени отправки и т. д. Это письмо дается возчику для передачи получателю. Принимая накладную безъ возраженій, возчикъ тѣмъ самымъ признаетъ за нею силу доказательства по договору перевозки. То же значеніе накладная имѣетъ и для получателя, потому что, хотя онъ и не участвуетъ въ ея составленіи, но онъ имѣетъ лишь тѣ права, которыя созданы для него по договору перевозки между возчикомъ и отправителемъ. По существующимъ правиламъ (*Собр. Узак. 1896 г.*

¹⁾ См. Eger, I, 35; Schott, 300; Hahn, II, 575; Browne, 285. Наши прежнія „условія перевозки“ какъ бы отвергаютъ въ подобныхъ случаяхъ самое существованіе договора перевозки и соединенную съ нимъ отвѣтственность (см. напр., Конв. III гр. 1883 г. прил. I—III о пороховыхъ вагонахъ, вагонахъ-цистернахъ Бр. Нобель и объ угольныхъ вагонахъ).—Ср. также *Германскій* проектъ жд. закона 1874 г., въ которомъ сдѣлано различіе между Frachtverkehr и т. н. Fahrverkehr; для послѣдняго дорога даетъ только движущую силу, отвѣчая лишь за доказанную вину; къ „Fahrverkehr“ отнесена перевозка грузовъ полными вагонами, если 1) провозная плата не зависитъ отъ качества и количества груза и 2) если нагрузка, выгрузка, сопровожденіе и охрана груза лежатъ на обязанности отправителя (Entwurf, 1874 г., ст. 59; мотивы къ ней).

²⁾ Ср. ст. 147 Уст. Пут. Сообш. (изд. 1857 г.).

№ 120) накладная представляется одновременно съ ввозомъ груза на станцію ¹⁾).

Что касается до „дубликата“, т.-е. до второго экземпляра накладной, то онъ по нашему закону (ст. 62 Общ. Уст.) отличается отъ перваго экземпляра, т.-е. отъ самой накладной, тѣмъ, что онъ остается въ рукахъ отправителя „въ удостовѣреніе принятія груза на станцію“. Какъ увидимъ ниже, цѣль этого документа, однако, не только служить доказательствомъ правъ и обязанностей по договору перевозки, но и замѣнить въ рукахъ отправителя самый грузъ. Этотъ документъ не только служитъ „удостовѣреніемъ“ въ принятія груза, но и, сверхъ того, даетъ т.-н. „право распоряженія грузомъ“ ²⁾).

Посмотримъ теперь, *какую силу* имѣетъ накладная и дубликатъ какъ *доказательство* по договору перевозки. На практикѣ могутъ встрѣтиться слѣдующія затрудненія:

а) Какъ поступить, если свѣдѣнія накладной противорѣчатъ свѣдѣніямъ дубликата? Какому доказательству въ этомъ случаѣ должно быть отдано преимущество? Этотъ вопросъ встрѣчается очень часто, но дать на него категорическій отвѣтъ въ видѣ готовой общей формулы для всѣхъ возможныхъ случаевъ не представляется никакой возможности. Вопросъ этотъ долженъ разрѣшаться судомъ и только имъ однимъ по обстоятельствамъ каждаго даннаго дѣла. Иногда говорятъ, что дубликатъ не болѣе, какъ *копія* накладной, а слѣдовательно, въ случаѣ разнорѣчія, копія должна уступать оригиналу. Но это совершенно невѣрно. Дубликатъ не копія, а *второй экземпляръ* накладной, составляемый одновременно съ первымъ. Есть и другія правила, предложенныя разъ

¹⁾ Хотя бы грузъ и былъ ввезенъ не во всемъ предполагаемомъ въ отпавкѣ количествѣ (Сб. Тар. № 789) и хотя бы онъ былъ сложенъ на такихъ площадяхъ станціонной земли, которыя для склада грузовъ не приспособлены (ст. 47 п. 3 Общ. Уст.) и на которыхъ грузъ, не считаясь принятымъ въ перевозкѣ, остается на попеченіи грузохозяевъ. (Циркуляръ Деп-та ж. д. отъ 31 окт. 1896 г. за № 18.577—Сб. Тар. № 789—впрочемъ, разрѣшаетъ ввозъ грузовъ на эти площади безъ предъявленія накладныхъ если площади находятся въ исключительномъ *арендномъ пользованіи* одного отправителя и приравниваются къ внѣ-станціоннымъ частнымъ площадямъ, *притисаннымъ* къ станціи (см. ниже, § 15).

²⁾ На нашихъ дорогахъ прежде сверхъ т.-н. „квитанціи“ (дубликата накладной), отправителю выдавался еще „дубликатъ квитанціи“ или „разсчетный листъ“. Документъ этотъ оставался въ рукахъ отправителя послѣ отсылки квитанціи получателю и могъ служить ему при расчетахъ съ получателемъ, при утратѣ квитанціи или задержаніи ея получателемъ, при заявленіи претензій о переборѣ и т. д. Въ Общемъ Уставѣ, къ сожалѣнію, документъ этотъ не сохраненъ—ради упрощенія системы желѣзнодорожныхъ документовъ, но на практикѣ это упрощеніе уже успѣло причинить не мало затрудненій, какъ увидимъ ниже.

навсегда для сравнительной оцѣнки накладной и дубликата; но ни одно изъ этихъ правилъ не выдерживаетъ критики ¹⁾). Слѣдуетъ замѣтить, однако же, что не всякую разницу между накладною и дубликатомъ можно разсматривать, какъ противорѣчіе въ доказательствахъ. Нѣкоторые свѣдѣнія *могутъ* заключаться только въ наклад-

¹⁾ Въ проектѣ Устава (ст. 189) дубликатъ былъ опредѣленъ первоначально какъ „точная копія“ накладной; эта редакція вызвала справедливое возраженіе со стороны г. Мин. Пут. Сообщ. и поэтому была устранена (Проектъ съ мотив. стр. 339; см. также Замѣчанія XVIII Съѣзда, стр. 124). Точно такъ же вычеркнута изъ проекта статья, гласившая слѣдующее: „въ случаѣ противорѣчія между свѣдѣніями, заключающимися въ накладной и въ дубликатѣ оной, отдается предпочтеніе, доколѣ не будетъ доказано противное, дубликату: по ссылкѣ на него желѣзной дороги, если противорѣчивое показаніе его будетъ въ пользу желѣзной дороги, и по ссылкѣ на него лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, если противорѣчивое его показаніе будетъ не въ пользу этого послѣдняго лица“ (см. Проектъ, опубликов. въ изд. Общ. Уст. съ сужд. Госуд. Совѣта, ст. 221). Смыслъ этой статьи сама Коммиссія, повидимому, понимала довольно смутно, такъ какъ въ статьѣ этой оказываются два разныхъ постановленія для двухъ случаевъ, которые въ дѣйствительности представляются *тождественными*. Коммиссія приводитъ, впрочемъ, примѣръ: „если вѣсъ груза показанъ въ накладной 20 фунтовъ, а въ дубликатѣ 20 пуд., то желѣзная дорога отвѣтственна за 20 пудовъ; если же, наоборотъ, вѣсъ груза показанъ въ накладной 20 пуд., а въ дубликатѣ 20 фунт., то желѣзная дорога отвѣчаетъ лишь за 20 фунтовъ“, такъ какъ, говоритъ Коммиссія, „лицо, составляющее документъ, тщательно обережется отъ содѣяній въ немъ ошибокъ въ пользу своего противника“, послѣдній же обязанъ самъ озаботиться, чтобы въ немъ (въ документѣ) не было вредныхъ для него постановленій (см. Проектъ съ мотив., стр. 393; Общ. Уст. съ сужд., стр. 78). Впрочемъ, и ст. 31 *швейц.* закона содержитъ два правила: 1) если въ дубликатѣ количество груза указано больше, чѣмъ въ накладной, то предпочтеніе отдается дубликату и 2) если въ накладной есть отмѣтка объ испорченномъ состояніи груза, которой нѣтъ въ дубликатѣ, то предполагается, что во время сдачи груза на желѣзную дорогу онъ не былъ испорченъ. Ср. еще отд. рѣш. 5 марта 1893 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Закавказ. ж. д. № 3192—91 г. (отмѣтка въ накладной о неудовлетворительности *упаковки* не имѣетъ значенія, если она не повторена въ дубликатѣ, ибо въ этомъ случаѣ предполагается, что отмѣтка эта въ накладной сдѣлана безъ согласія отправителя). На практикѣ часто встрѣчаются разпорѣчія между накладною и дубликатомъ относительно *суммы* взысканныхъ *платежей* по перевозкѣ. Въ случаяхъ сомнѣнія предпочтенія обыкновенно заслуживаетъ накладная, ибо она содержитъ въ себѣ росписку агента *въ полученіи* провозныхъ денегъ и *въ качествѣ таковой* вручается грузохозяину при выдачѣ груза. Росписка же грузохозяина въ дубликатѣ *объ уплатѣ* провозныхъ денегъ, хотя и введена на практикѣ, но имѣетъ второстепенное значеніе, такъ какъ главное назначеніе росписки въ дубликатѣ—удостоверить *полученіе груза*, а равно и того, *кому* грузъ выданъ и *кто* платилъ деньги (стт. 72 и 112 Общ. Уст. росс. ж. д.). Впрочемъ, вопросъ о томъ, сколько взыскано за провозъ, можетъ быть разъясненъ и другими документами помимо накладной и дубликата. Соглаш. о прам. сообщ. отдаетъ предпочтеніе *дубликату* при опредѣленіи *взысканной суммы* (§ 178) и *накладной*—при опредѣленіи *суммы налож. платежа* (§ 103).

ной (напр., въ ней одной дѣлаются отмѣтки о порчѣ упаковки и груза въ пути, объ издержкахъ, понесенныхъ въ пути—ст. 70 О. У., объ отгрузкѣ части клади во избѣжаніе перегруза вагона—ст. 60 О. У. и т. д.). Кроме того, въ самихъ образцахъ накладной и дубликата, утвержденныхъ правительствомъ, существуетъ также нѣкоторая разница ¹⁾).

Можно ли опровергать и дополнять записи накладной и дубликата другими доказательствами? Этотъ вопросъ долженъ быть разрѣшенъ утвердительно, потому что накладная и дубликатъ не болѣе, какъ домашніе акты ²⁾). Дорога въ опроверженіе накладной имѣетъ право приводить доказательства, что грузъ былъ принятъ въ испорченномъ состояніи, въ меньшемъ количествѣ и т. д. То же право имѣетъ и грузохозяинъ. Отъ суда зависитъ оцѣнка самыхъ доказательствъ, приводимыхъ въ опроверженіе накладной, книгъ ³⁾, фактуръ, вѣдомостей, актовъ, свидѣтельскихъ показаній ⁴⁾ и пр.), причемъ съ особенною осторожностью суду при-

¹⁾ См. ниже §§ 5—8. Наконецъ, разногласіе между дубликатомъ и накладною можетъ выйти еще слѣдующее. Какое-нибудь соглашеніе, дѣйствительно и несомнѣнно состоявшееся между дорогою и отправителемъ, оказывается включеннымъ только въ накладную, а въ дубликатѣ о немъ ничего не сказано. Объ этомъ см. ниже, § 12. Здѣсь, очевидно, уже рѣчь идетъ не о томъ, какому *доказательству* должно быть отдано предпочтеніе. Я могу вовсе не отвергать того, что соглашеніе между дорогою и отправителемъ дѣйствительно состоялось, и вмѣстѣ съ тѣмъ утверждать, что соглашеніе это для меня, держателя дубликата, *не обязательно*.

²⁾ Ср. касс. рѣш. 1876 г. № 220 по д. Эмеса. Ср. также касс. 1875 г. № 484 по д. Гулевой (въ доказательство рода и количества отправленнаго товара въ дополненіе багажной квитанціи безъ нарушенія ст. 409 у. г. с. можетъ быть допрошенъ отправитель). Опроверженіе накладной допускаетъ также иностранная практика (Hahn, II, 580; Lyon-Caen, I, 464—7; Féraud-Giraud I, 20; Eger I, 41—6).

³⁾ Какъ, напр., т.-н. „очередныя книги“ въ подтвержденіе принятія груза къ перевозкѣ „съ обожданіемъ въ складѣ“ (см. ниже, § 18).

⁴⁾ Рѣш. 1891 г. № 19 по д. Геймана и Кона и 1894 г. № 10 по д. Левенсона.—Въ отношеніи допустимости свидѣтельскихъ показаній въ опроверженіе накладной практика Сената не отличается устойчивостью. Такъ, въ *отд. рѣш. 6 нояб. 1887 г. по д. Бурштейна съ Юго-Зап. ж. д., 18 февр. 1888 г. по д. Товар. Никольской мануф. съ Главн. Обш. № 3727—87 г., 21 окт. 1888 г. по д. „Надежды“ съ Моск.-Брест. ж. д.* и др. Прав. Сенатъ, ссылаясь на стг. 1737 и 1738 Зак. Гражд., не допускаетъ свидѣтелей въ *опроверженіе* накладной. Сенатъ *отвергаетъ* ссылку на свидѣтелей, сдѣланную въ подтвержденіе того, что грузъ шелъ не съ той станціи, которая показана въ накладной (Ясиноватая), а съ другой (Богодуховская вѣтвь)—*отд. рѣш. 18 февраля 1895 г. по д. Берга съ Харьк.-Никол. ж. д. № 6002—93 г.*—въ подтвержденіе того, что грузъ принятъ съ обожданіемъ въ складѣ—(*отд. рѣш. 29 апрѣля 1894 г. по д. Макарова съ Упр. Каз. ж. д. № 299—94 г.*) и т. п. Рядомъ съ этимъ,

§ 3. ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ВЪ ОПРОВЕРЖЕНІЕ И ДОПОЛНЕНІЕ 11
НАКЛАДНОЙ.

ходится отнести къ тѣмъ случаямъ, когда споръ идетъ не о фактической неточности въ описаніи груза, исходящемъ отъ отправителя (см. ниже §§ 5 и 6) или же различныхъ свѣдѣній, вносимыхъ въ документы агентами желѣзныхъ дорогъ безъ участія грузохозяина (см. ниже, § 8), а о неточности изложеннаго въ накладной *соглашенія* (см § 7), ибо въ этомъ послѣднемъ случаѣ доказательствами, приводимыми въ опроверженіе накладной и дубликата, должно быть ясно удостовѣрено не только то, какъ понималъ это соглашеніе одна изъ сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки, а какъ понимали его *обѣ* стороны, (напр., по вопросу о принятіи грузовъ съ обождаіемъ или безъ обожданія на складѣ). Всего чаще встрѣчаются споры о количествѣ и качествѣ отправленнаго груза. Бываютъ случаи, когда самъ отправитель не имѣетъ точныхъ свѣдѣній о грузѣ (напр., товаръ только что купленъ и въ упаковкѣ тотчасъ отправленъ, или же—товаръ отправляется не самимъ купцомъ, а комиссіонеромъ или прикащикомъ), или же, когда отправитель умышленно хочетъ ввести въ заблужденіе желѣзную дорогу о свойствѣ груза, чтобы, напр., платить меньше фрахта. Бываютъ ошибки въ накладной отъ незнакомства отправителя съ тарифною номенклатурою грузовъ или просто отъ неграмотности; бываютъ, наконецъ, недоразумѣнія, когда накладная составляется агентомъ дороги со словъ отправителя (ст. 56 Общ. Уст.). Съ другой стороны, случаются ошибки отъ напльва публики при пріемѣ грузовъ, что мѣшаетъ тщательной провѣркѣ накладной¹⁾. Всѣ эти обстоятельства и должны быть приняты во вниманіе судомъ.

однако, въ цѣломъ рядѣ рѣшеній Сената свидѣтельскія показанія въ опроверженіе накладной допускаются. Въ частности, Сенатъ неоднократно высказывался въ пользу допущенія свидѣтельскихъ показаній для установленія свойства и количества груза, производства желѣзною дорогою тѣхъ или иныхъ дѣйствій, времени совершенія этихъ дѣйствій (напр., времени выгрузки—отд. рѣш. 23 ноября 1895 г. по д. Гора съ Упр. Каз. ж. д. № 1430—1895 г.—въ рѣш. по д. Добржинскаго съ Привисл. ж. д.—указъ 11 марта 1895 г.—высказано противное), или, наоборотъ, того, что данное дѣйствіе (напр. *взвѣшиваніе*) не произведено дорогою (отд. рѣш. 17 марта 1894 года по д. Герштезанга съ Привисл. ж. д. № 1975—98 г.).

¹⁾ См. отд. касс. 16 дек. 1888 г. по д. *Шварца съ Орлов. Витеб. ж. д.* № 6106—88 г. („Право желѣзной дороги провѣрять содержаніе груза—ст. 60 Общ. Уст. р. ж. д.—установлено въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ.“—„Приведенный въ кассационной жалобѣ выводъ объ обязанности контрагента, принявшаго на себя перевозку, доставить именно опредѣленные предметы, обозначенные въ накладной, не заслуживаетъ уваженія, ибо на основ. 56 ст. Общ. Уст. р. ж. д. накладная составляется самимъ отправителемъ или по его указанію станціею отправленія“). Съ другой стороны, и отправителю принадлежитъ право опровергать содержаніе накладной, хотя бы даже дѣло шло о такомъ

Необходимо, однако, тутъ же сдѣлать оговорку, что, какъ бы судъ ни разрѣшилъ вопросъ о *доказательной силѣ* накладной и дубликата, это не предрѣшаетъ другого, совершенно особаго вопроса объ отвѣтственности желѣзной дороги предъ третьимъ лицомъ, *держателемъ дубликата*, за убытки, имъ понесенные отъ того, что агенты дороги допустили *выпускъ въ обращеніе явно фиктивнаго дубликата*. Когда я приобретаю отъ кого-нибудь дубликатъ, въ которомъ сказано, что по желѣзной дорогѣ отправленъ такой-то товаръ, въ которомъ вѣсу столько-то и т. д., то я имѣю полное право думать, что всѣ эти свѣдѣнія проверены желѣзнодорожными агентами, которые не выдадутъ, напр., дубликата *до ввоза* груза на станцію и не допустятъ обмана, по крайней мѣрѣ, грубаго, очевиднаго, если этотъ обманъ легко можетъ быть обнаруженъ при осмотрѣ, напр., по упаковкѣ или по другимъ признакамъ. Если я докажу, что этимъ обманомъ мнѣ причинены убытки, то дорога обязана будетъ ихъ возмѣстить. Что же касается до отвѣтственности собственно по договору перевозки, то, конечно, дорога обязана будетъ сдать мнѣ только то, что она въ дѣйствительности приняла, а не то, что значится въ дубликатѣ ¹⁾.

Допустимъ теперь, что въ накладной всѣ фактическія *свѣдѣнія* о грузѣ вполне вѣрны, но что въ нее не включено какое-нибудь

заявленіе въ накладной, которое сдѣлано отправителемъ съ *ручательствомъ за точность* (заявленіе о вѣсѣ—отд. рѣш. 3 ноября 1894 г. по д. Валка съ Юго-Зап. ж. д. № 2896—93 г.).

¹⁾ Ср. (о „Ladeschein“) Hahn, II, 682—3; Eger, III, 36, 58—71. См. также американскую практику въ American Law Review 1885 г., стр. 96; 1887 г., стр. 818 и др.—Въ рѣш. Герм. Имп. Суда 1890 г. (Eisenb. Entscheid., VII, 352) дорога признава отвѣтственною за выдачу дубликата на товаръ, еще не ввезенный на станцію, если агентъ желѣзной дороги при нѣкоторой внимательности могъ предположить, что документъ этотъ способенъ ввести въ заблужденіе третье лицо и причинить ему убытки, что и произошло на дѣлѣ. Рѣшеніе это тѣмъ болѣе интересно, что по правиламъ нѣмецкихъ дорогъ, дѣйствовавшимъ въ то время и въ существѣ сохранившимъ силу донынѣ, дубликатъ имѣеть лишь значеніе росписки желѣзной дороги, держателю коей никакихъ особыхъ правъ не дается (ср. рѣш. Берлинскаго апелляціоннаго суда Kammergericht—отъ 25 апрѣля 1896 г.—Eisenb. Entscheid. 1896 г., стр. 160—, въ которомъ, вопреки приведенному только что разъясненію Имперскаго Суда, дорога, наоборотъ, освобождена отъ отвѣтственности предъ третьимъ лицомъ, выдавшимъ ссуду подъ дубликатъ, за послѣдствія неосторожной выдачи дорогомъ дубликата на грузъ, не ввезенный на станцію. Отвѣтственность за выпускъ въ обращеніе фиктивныхъ или неточныхъ документовъ (завѣдомо или по небрежности) особенно строго въ *морскомъ* правѣ. Тотъ же нѣмецкій законъ прямо присваиваетъ *коносаменту* значеніе векселя, не только возлагая на корабельщика отвѣтственность за всякую неточность въ коносаментѣ, но даже отвергая самое право корабельщика на оспариваніе содержанія коносамента.

соглашеніе, состоявшееся между дорогою и отправителемъ при отправкѣ груза, напр., о наложенномъ платежѣ, о перевозкѣ груза въ открытомъ вагонѣ и т. д. Будетъ ли дорога имѣть право ссылаться на такое соглашеніе тогда, когда дубликатъ находится уже не въ рукахъ отправителя, а въ рукахъ другого лица? Мы увидимъ ниже (въ § 12), что по самой природѣ дубликата такіа ссылки допускаемы быть не могутъ.

в) Можеть ли считаться дѣйствительнымъ договоръ перевозки безъ накладной и дубликата? Отвѣтомъ на этотъ вопросъ служитъ ст. 55, которая признаетъ эти документы въ силѣ *доказательствъ* договора перевозки, но статья эта вовсе не исключаетъ возможности другихъ доказательствъ; она не требуетъ непременно накладной и дубликата для *дѣйствительности* самаго договора. Правда, что на ряду со ст. 55 ст. 61 того же Устава гласитъ, что *моментомъ заключенія* договора перевозки считается моментъ наложенія *штемпеля на накладную*. Но изъ ст. 61 прямой выводъ только одинъ: она разъясняетъ, *когда* долженъ считаться заключеннымъ договоръ перевозки, *если имѣется накладная*. Могутъ быть, однако, случаи (конечно, исключительные), когда договоръ долженъ быть признанъ въ силѣ, не взирая на полное отсутствіе накладной и дубликата; напр., когда грузъ принимается на полустанкѣ, на пассажирской станціи или даже въ открытомъ полѣ (напр., камни на каменоломнѣ) и т. п. Если при этомъ грузъ поступаетъ въ вѣдѣніе дороги, то хотя бы пріемъ его безъ накладной и произошелъ по упущенію агента, договоръ перевозки долженъ считаться дѣйствительнымъ ¹⁾.

¹⁾ Въ прежнихъ условіяхъ перевозки нашихъ дорогъ находимъ правило, что, если накладная не подписана отправителемъ (т.-е., другими словами, если ея нѣтъ вовсе въ смыслѣ документа), то обстоятельство это не препятствуетъ признанію договора перевозки. — См. также Сборникъ Носенко II, 140; Eger I, 58—59 (ссылка на § 404 новаго нѣмецкаго устава гражд. судопр., допускающій накладную безъ подписи въ качествѣ письменнаго доказательства), Bedarride, 414; Lyon-Saѣn, I, 464 (французская практика допускаетъ существованіе договора перевозки безъ накладной, не взирая на строгую редакцію Code de commerce: „la lettre de voiture forme le contrat de transport“). Къ *противному мнѣнію* приходитъ Гражд. Касс. Д-тъ относительно всѣхъ вообще подрядныхъ договоровъ, основываясь на ст. 1742 Зак. Гр. (касс. 1872 г. № 267, 1871 г. №№ 262 и 779, 1870 г. № 145, 1869 г. №№ 408 и 397 и др.). — Нѣмецкій регламентъ (§ 54), какъ и Бернская конвенція (ст. 8) признаетъ накладную въ силѣ доказательства только „по наложеніи штемпеля“. Это, по толкованію Schott'a (300), означаетъ, что безъ штемпеля накладная не доказываетъ *заключенія* договора перевозки, но если послѣднее доказано инымъ путемъ, то накладная можетъ служить доказательствомъ условій этого договора. — По мнѣнію Eger'a (I, 101; Preus. Eisenb. II, 415) накладная безъ

§ 4. Внешняя форма накладной.—Требуемое число накладных
(ст. 56 и 58 Общ. Уст.).

При огромной массѣ желѣзнодорожныхъ перевозокъ является настоятельная необходимость въ точномъ опредѣленіи самой формы тѣхъ документовъ, въ которыхъ воплощается договоръ перевозки. Только строго однообразная форма въ связи съ цѣлесообразнымъ размѣщеніемъ отдѣльныхъ записей и съ устраненіемъ всякаго излишняго балласта, не нужнаго для опредѣленія юридическихъ отношеній между сторонами, даетъ возможность агентамъ всегда легко ориентироваться въ документахъ и, по мѣрѣ возможности, оберегаетъ дорогу отъ отвѣтственности за несходство груза съ документами, за излишнія промедленія въ пути и при выдачѣ и т. д. По нашему закону накладная и дубликатъ состоятъ изъ печатныхъ бланковъ, изготовленныхъ самою дорогою, въ которые вносятся записи отправителемъ или съ его словъ агентомъ дороги (см. 55 Общ. Уст.). Бланки изготовляются по однообразной формѣ, утвержденной (въ силу ст. 57) Мин—ствомъ Путей Сообщенія 13 апрѣля 1892 г. ¹⁾ Правилами, утвержденными тогда же (Журн. Мин. Пут. Сооб. 1892 г. № 17—„Временныя правила употребленія накладной и ея дубликата“), предписано на бланкахъ отпечатывать оттискъ фирмы дороги отправленія. Бланки продаются желающимъ за установленную плату. Дорогамъ разрѣшается оставлять у себя корешки отъ бланковъ для служебныхъ надобностей (§ 22). При внесеніи записей воспрещаются помарки, подчистки и неоговоренныя поправки (§ 4 „Правилъ“ ²⁾). На грузы малой скорости

штемпеля имѣетъ значеніе договора, подписаннаго только *одной* стороною, такъ что въ случаѣ спора грузокозанинъ обязанъ доказать правильность указаній, содержащихся въ накладной.

¹⁾ Отъ этой формы допускаются отступленія для *природныхъ* перевозокъ съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія (ст. 57). — Для прямыхъ смѣшанныхъ сообщеній (при участіи пароходныхъ предпріятій) установлена особая форма (Цирк. Д-та ж. д. 7 апр. 1893 г. № 4435).

²⁾ Въ проектѣ „Условій перевозки“ XXIII Съѣзда (§ 48) добавлено, что провозная плата, наложенный платежъ, издержки и объявленная стоимость обязательно должны быть внесены прописью. Ходатайствѣ объ обязательномъ обозначеніи прописью *ѣмса* въ дубликатахъ—въ виду нерѣдкихъ на практикѣ случаевъ *подлога* при полученіи ссудъ изъ банковъ и отъ частныхъ лицъ—отклонено XLVIII Общимъ Съѣздомъ въ 1895 г., какъ обременительное для дорогъ (Протоколы, 30—1). — По условіямъ международныхъ тарифовъ (Сб. Тар. № 473, ст. 6 доп., приписки и поправки, измѣняющія наименованіе, вѣсъ или число товарныхъ мѣстъ, допускаются лишь: а) на мѣстѣ отправленія, б) съ оговоркою и в) съ повтореніемъ поправки прописью и съ удостовѣреніемъ ея подписью или штемпелемъ грузоотправителя или *станціою отпра-*

установлены бѣлые бланки, а на грузы большой скорости цвѣтные (§ 20 „Правилъ“). Накладныя и дубликаты оплачиваются гербовымъ сборомъ, первыя—отправителемъ въ размѣрѣ 10 коп., а вторые дорогою отправленія въ размѣрѣ 5 к.; дубликаты, однако, подлежатъ гербовому сбору лишь тогда, когда провозная плата превышаетъ 5 руб. сер. ¹⁾.

Всѣ эти правила, однако, имѣютъ лишь условное значеніе; не-соблюденіе ихъ *не можетъ влечь за собою недействительности* самаго документа ²⁾. Для суда они имѣютъ то значеніе, что, если, напр., накладная или дубликатъ окажутся съ помарками, то судъ имѣетъ право предположить, что помарки сдѣланы уже послѣ составленія документовъ и передачи ихъ сторонамъ (т.-е., что помарка на накладной сдѣлана агентами дороги, а на дубликатѣ—грузокозьяномъ), что признается и Сенатомъ (Отд. Касс. 25 сент. 1892 г. по д. Каменко съ Юго-Зап. ж. д. № 702—92 г.); если бланкъ бѣлаго цвѣта, то надо предположить, что отправитель потребовалъ малой скорости и т. д. ³⁾.

ленія. При несоблюденіи всѣхъ этихъ условій поправкѣ не придается значенія. Поправки въ итогахъ допускаются и безъ оговорки, если исправленные отдѣльные итоги совпадаютъ съ неисправленнымъ общимъ итогомъ или—наоборотъ.—Въ международной перевозкѣ накладная, согласно § 2 исполн. пост. Бернской Конвенціи, составляется на двухъ языкахъ: русскомъ и нѣмецкомъ или французскомъ.—Нѣмецкій регламентъ допускаетъ изготовленіе бланковъ самими отправителями съ оттискомъ ихъ фирмы (§ 54); ср. Проток. I гр. № 95.

¹⁾ „Правила“ § 2 (Журн. Мин. Пут. Сообщ. №№ 15 и 17).—За неоплату накладныхъ гербовымъ сборомъ отвѣчаютъ отправители (ст. 59 Общ. Уст.—Прог. XXIV Общ. Съѣзда, стр. 101; отнош. Д-та Неогл. Сборовъ отъ 22 Янв. 1886 г.).—*Передаточныя* надписи на накладныхъ не подлежатъ гербовому сбору (Рѣш. Гражд. Касс. Д-та 1896 года № 29).

²⁾ По условіямъ нашихъ международныхъ тарифовъ написаніе накладной на установленномъ бланкѣ для международныхъ отправокъ является необходимымъ условіемъ для исчисленія платы по международному тарифу прямого сообщенія (Сб. Тар. № 473, § 6).

³⁾ При отсутствіи требуемаго закономъ или министерскими правилами (ст. 57) *штемпеля времени* совершенія того или иного дѣйствія (напр., выгрузки) или самаго *факта* совершенія этого дѣйствія (напр., взвѣшиванія) или *отмѣтки* (напр., о принятіи груза съ обождавіемъ), дорога, виновная въ этомъ ущемленіи, обязана инымъ способомъ удостовѣрить тѣ обстоятельства, для удостовѣренія коихъ установлены штемпеля и отмѣтки. Это волюнѣ справедливое начало лежитъ въ основѣ цѣлой массы рѣшеній Правит. Сената, въ разное время состоявшихся (напр., по вопросу о томъ, съ какого момента слѣдуетъ исчислять срокъ доставки, по вопросу о правильности взысканія платы за храненіе и за взвѣшиваніе безъ обозначенія въ накладныхъ времени выгрузки, подачи вагоновъ подъ выгрузку, факта взвѣшиванія и т. д.): См. ниже, §§ 18, 41 и др.

Желая отправить свой товаръ, отправитель не всегда можетъ ограничиться составленіемъ *одной* накладной. Иногда отъ него ихъ требуютъ нѣсколько. На первый взглядъ можетъ показаться, что для отправителя это совершенно безразлично. Вопросъ только въ лишней минутѣ времени и въ лишнихъ нѣсколькихъ копѣйкахъ расхода. На самомъ дѣлѣ, однако, это не такъ просто. Стоитъ вспомнить только то, что въ накладной воплощается договоръ перевозки и что, поэтому, сколько имѣется накладныхъ, столько же по закону имѣется и отдѣльныхъ договоровъ перевозки. По каждому изъ этихъ договоровъ отдѣльно исчисляется провозная плата. Если, напр., дорогою опубликованъ тарифъ, въ которомъ сказано, что за 600 пудовъ будетъ сдѣлана скидка, то это значитъ, что скидка будетъ сдѣлана, если 600 пудовъ будутъ сданы *по одной накладной*. Достаточно одного этого примѣра, чтобы понять, что отправителю иногда есть явный расчетъ настаивать на томъ, чтобы отъ него не требовали болѣе одной накладной.

Когда же, спрашивается, отправитель обязанъ дробить свой грузъ, не будучи вправѣ ограничиться составленіемъ одной накладной? Отвѣтъ на это даетъ ст. 58 Общ. устава.

Въ силу ст. 58 дорога имѣетъ *право* потребовать нѣсколькихъ накладныхъ, когда грузъ состоитъ одновременно изъ предметовъ, подверженныхъ и не подверженныхъ порчѣ, и вообще изъ такихъ предметовъ, которые по свойствамъ своимъ *не могутъ* быть помѣщены въ одномъ и томъ же вагонѣ (см. Соглаш. о прям. сообщ., § 11) или же по количеству своему превышаютъ вмѣстимость или подъемную силу вагона ¹⁾). Правила эти объясняются тѣмъ, что грузы, подверженные порчѣ, могутъ причинить вредъ другимъ грузамъ; кромѣ того, они подчиняются нѣкоторымъ особымъ условіямъ (стт. 67, 84 Общ. Уст.), почему и неудобно соединять ихъ съ другими грузами въ одинъ договоръ перевозки; правило о томъ, что на каждый вагонъ полагается особая накладная, объясняется общепринятымъ порядкомъ составленія всѣхъ вообще дорожныхъ документовъ.—Въ силу ст. 58 дорога, далѣе, уже не только въ правѣ, но и *обязана* требовать отдѣльныхъ накладныхъ, если грузъ состоитъ одновременно: а) изъ

¹⁾ Прежними „Условіями перевозки“ допускалась одна накладная на *срочный* грузъ, превышающій вмѣстимость одного вагона (см., напр. Конв. II гр. 1877 г. § 18, Конв. III гр. 1870 г. § 18 и сл. изд.). Надо замѣтить, что ст. 58 даетъ дорогамъ лишь *право*, которымъ онѣ могутъ и не воспользоваться, но только безъ оказанія преимуществъ отдѣльнымъ лицамъ (ст. 71). По § 49 Проекта XXIII Съезда отдѣльныя накладныя полагаются также на предметы, перевозимые по условному тарифу (ст. 109) и съ объявленною цѣнностью (ст. 108).

предметовъ безусловно дозволенныхъ къ перевозкѣ и дозволенныхъ лишь съ соблюденіемъ особыхъ условій, и б) изъ предметовъ, подлежащихъ и не подлежащихъ таможеннымъ, акцизнымъ и полицейскимъ обрядностямъ. Первое правило объясняется различіемъ въ условіяхъ договора, а второе и особыми условіями (стт. 66, 102) и сверхъ того, фискальнымъ интересомъ (особые запломбированные вагоны, задержки въ пути etc). Наконецъ, ст. 58 требуетъ обязательнаго составленія отдѣльныхъ накладныхъ, если часть груза адресована на предъявителя, а часть на имя опредѣленнаго лица, но въ этомъ правилѣ, очевидно, не было никакой надобности, потому что само собою понятно, что въ одинъ договоръ не могутъ быть соединены грузы, адресованные разнымъ лицамъ, все равно какъ не могутъ быть соединяемы въ одну накладную грузы, сданные разными лицами для отправки на разныя станціи, разными скоростями, съ наложеннымъ платежемъ и безъ него и т. д. ¹⁾

§ 5. Содержаніе накладной. Заявленія отправителя: описаніе груза и его принадлежностей (ст. 57, пп. 1, 2, 5, 8, 14).

Накладная, составленная отправителемъ или отъ его имени, или съ его словъ, владеть основаніе всѣмъ дальнѣйшимъ юридическимъ отношеніямъ между нимъ и желѣзною дорогою. Поэтому, важно знать, какія свѣдѣнія отправитель можетъ включить въ накладную и, затѣмъ, какое значеніе законъ придаетъ каждому изъ этихъ свѣдѣній въ отдѣльности.

Въ видѣ общаго правила надо замѣтить, прежде всего, что кто бы ни составлялъ накладную: самъ ли отправитель или съ его словъ—агентъ желѣзной дороги, отправитель одинъ отвѣчаетъ въ силу закона за вѣрность помѣщенныхъ въ накладной свѣдѣній и заявленій, подвергаясь вмѣстѣ съ тѣмъ всѣмъ послѣдствіямъ ихъ неправильности, неточности или неполноты (ст. 59 Общ. Уст.). Въ чемъ послѣдствія эти могутъ заключаться, мы увидимъ ниже, когда перейдемъ къ изложенію правъ и обязанностей желѣзныхъ дорогъ, возникающихъ изъ договора перевозки ²⁾.

Съ другой стороны, въ видѣ общаго правила слѣдуетъ признать, что отсутствіе въ накладной какого-нибудь свѣдѣнія, требуемаго за-

¹⁾ Все сказанное въ настоящемъ параграфѣ относится, между прочимъ, и къ тѣмъ случаямъ, когда грузъ перевозится въ вагонахъ самого отправителя.

²⁾ По международнымъ отправкамъ *переводъ* писаннаго текста накладной (§ 2 исполн. пост. Конвенціи) лежитъ на обязанности пограничной станціи, а не отправителя (см. мое изд., стр. 115).

кономъ, не можетъ служить поводомъ къ признанію самой накладной *недействительною* ¹⁾.

Законъ (ст. 57, п. 1) прежде всего предписываетъ обозначать въ накладной *день составленія*. Договорныя отношенія между дорогомъ и отправителемъ возникаютъ, конечно, не съ того момента, какъ накладная составлена, а только съ того момента, какъ она дорогомъ *принята* вмѣстѣ съ грузомъ, но отмѣтка о днѣ составленія накладной, тѣмъ не менѣе, можетъ имѣть значеніе. Такъ, напр., по дню составленія накладной можно съ *нѣкоторою върѣтностью* судить о времени передачи ея въ руки желѣзной дороги и о времени выдачи дубликата ея отправителю, а это время знать важно, потому что съ этого момента начинается *ответственность желѣзной дороги за грузъ* (стт. 49, 62 и 98 Общ. Уст. ²⁾). Если дорога, выдавая дубликатъ отправителю, не отмѣтитъ въ немъ или не докажетъ впоследствии, что она выдала дубликатъ позже, чѣмъ въ тотъ день, когда онъ былъ составленъ, то судъ при возникновеніи спора будетъ имѣть право предположить, что составленіе и выдача дубликата послѣдовали въ одинъ и тотъ же день.

Затѣмъ, отправитель въ накладной обязательно долженъ сообщать *описаніе отправляемаго груза*. Онъ долженъ сообщить его наименование ³⁾, вѣсъ ⁴⁾, или замѣняющія указаніе вѣса свѣдѣнія, родъ

¹⁾ См. выше § 3, а также Eger, I, 81 и сл.; Preus. Eisenb., II, 407; Schott, 308; Hahn, II, 583; Féraud-Geraud, I, 215. — См. также § 49 Сглаш. о прямомъ сообщ. о томъ, при какихъ недостаткахъ накладныя не принимаются дорогами другъ отъ друга.

²⁾ Надо замѣтить, что ни законъ, ни министерскія правила у насъ не указываютъ, какимъ способомъ должно быть удостовѣрено время *выдачи дубликата* и не предписываютъ всегда обозначать на дубликатѣ *день* приѣма груза, что, наоборотъ, ясно предписано въ ст. 8 Бернской Конвенціи.

³⁾ Наименованіе должно быть указано „подробно“ (Прав. употр. накл., п. 8), т.-е., оно 1) должно сообразоваться съ дѣйствующею желѣзнодорожною номенклатурою грузовъ (см. Проектъ условій перев. XXIII Общ. Съѣзда, § 48), безъ чего немислимъ точный расчетъ провозной платы, 2) оно должно быть настолько опредѣлительно, чтобы можно было до нѣкоторой степени судить о цѣнности груза (во избѣжаніе споровъ въ случаяхъ утраты), о достаточности упаковки и т. д. Вслѣдствіе этого, напр., дорога не обязана принимать накладныхъ съ такими неопредѣленными наименованіями, какъ „мануфактурный товаръ“, „химическіе продукты“ и т. п. Съ другой стороны, дорога не обязана принимать и не имѣетъ права требовать накладныхъ съ наименованіями слишкомъ подробными, которыхъ она провѣрить не въ состояніи или не имѣетъ времени (см. о разныхъ *сортахъ хлѣба* Проток. I гр. № 109; Журналы Сов. по жд. дѣламъ 1889 г., стр. 337—44; ср. также Труды Комиссіи; Докладъ объ услов. перев., стр. 35, 54, и кромѣ того, *Собр. Уз.* 1888 г. № 42—законъ о товарныхъ складахъ, ст. 50). Въ международныхъ перевозкахъ наименованіе должно быть согласовано съ таможенными тарифомъ.

⁴⁾ „Отправитель, не желающій прибѣгать къ содѣйствію дороги по опредѣленію вѣса“ предлагаемаго имъ къ перевозкѣ груза, проставивъ въ верти-

упаковки, количество, марки и нумера отдѣльныхъ мѣстъ и, наконецъ, какіе документы прилагаются къ накладной для совмѣстной перевозки съ грузомъ (ст. 57 Общ. Уст.).

Правильное пониманіе значенія этихъ записей важно потому, что безъ этого масса споровъ между желѣзною дорогою и ея контрагентами о вознагражденіи за утрату или порчу груза, о возвратѣ перебора или недобора и т. п. не можетъ быть разрѣшена, какъ слѣдуетъ. Прежде, чѣмъ разсуждать о томъ, отвѣчаетъ ли желѣзная дорога за оказавшуюся будто бы порчу или утрату груза, правильно ли рассчитана провозная плата, сданъ ли былъ грузъ къ отправленію въ надлежащей упаковкѣ, подлежалъ ли онъ перевозкѣ на обыкновенныхъ или особыхъ условіяхъ и т. д., нужно съ точностью знать, какого качества и въ какомъ количествѣ грузъ былъ отправленъ.

Доказательствомъ должна служить прежде всего накладная. То, что говорится въ накладной о наименованіи и вѣсѣ груза, имѣетъ силу доказательства до тѣхъ поръ, покуда оно не будетъ опровергнуто которою-либо изъ тяжущихся сторонъ. Дорога имѣетъ право, путемъ вскрытія мѣстъ, убѣждаться въ томъ, дѣйствительно ли внутреннее ихъ содержаніе соответствуетъ наименованію, показанному въ накладной (ст. 60 Общ. Уст.). Точно также она имѣетъ право повѣрить вѣсъ, показанный въ накладной отправителемъ. Если она отъ этой повѣрки воздерживается и принимаетъ накладную безъ всякихъ возраженій, то она поступаетъ на свой рискъ. Накладная съ того момента, какъ она принята дорогою, во всѣхъ частяхъ своихъ приобретаетъ значеніе доказательства, какъ въ пользу дороги, такъ и противъ нея.

Толкованіе это, вытекающее изъ яснаго смысла закона (ст. 55 Общ. Устава), далеко нельзя считать установившимся въ практикѣ. Сплошь да рядомъ мы встрѣчаемъ мнѣнія, будто дороги вовсе „не отвѣчаютъ за внутреннее содержаніе упакованныхъ мѣстъ“, что „дороги не обязаны входить въ опредѣленіе внутренняго качества сда-

кальной графѣ лицевой стороны накладной „вѣсъ по указанію отправителя“ цифру вѣса, долженъ вмѣстѣ съ тѣмъ въ 5-ой горизонтальной графѣ той же лицевой стороны накладной „особыя заявленія отправителя“ сдѣлать надпись „взвѣшиванія не требую“ (§ 10 „Правилъ“). — О значеніи этого заявленія см. § 41. — Рядомъ съ „вѣсомъ по указанію отправителя“ проставляется вѣсъ по опредѣленію желѣзной дороги (см. § 8). — По условіямъ международныхъ тарифовъ (Сб. Тар. № 473, ст. 7, доп. пост.) дороги обязаны удостовѣрять число мѣстъ или вѣсъ повагонныхъ отправокъ лишь *по требованію отправителя*, если это возможно безъ значительной задержки и если притомъ на станціи имѣются необходимыя вѣсовые приспособленія (за эту повѣрку взимается особая плата по тарифу). Изъ этого, однако, не слѣдуетъ, что за вѣсъ, оставшійся безъ провѣрки, дорога не отвѣчаетъ; это противорѣчило бы п. 3 ст. 8-й Конвенціи.

ваемыхъ къ отправкѣ мѣстъ“, т.-е., другими словами, что указанное въ накладной наименованіе груза, сданнаго въ упаковкѣ, вовсе не имѣетъ никакой силы доказательства противъ желѣзной дороги. Такою же популярностью пользуется другое положеніе, часто приводимое на судѣ, что при цѣлости упаковки и отсутствіи недостачи въ количествѣ мѣсть за недостачу вѣса дороги не отвѣчаютъ, т.-е., другими словами, показаніямъ накладной о вѣсѣ не придается при этихъ условіяхъ значенія доказательства. Всѣ подобные выводы, въ качествѣ *юридическихъ* положеній, не оправдываются закономъ ¹⁾.

Лишь, какъ *фактическія* обобщенія, добытыя опытомъ, подобныя положенія могутъ имѣть свое значеніе *при оцннкѣ доказательствъ* ²⁾.

¹⁾ Подобныя правила мы находимъ, напр., во всѣхъ нашихъ прежнихъ условіяхъ перевозки. Такъ, въ конвенціяхъ находимъ слѣдующій рядъ правилъ: а) если упаковка исправна и нѣтъ недостачи въ количествѣ мѣсть, то вѣсъ, показанный въ накладной, не считается доказаннымъ (за него дорога „не отвѣчаетъ“); б) если упаковка исправна и вѣсъ вѣренъ, то „дорога не отвѣчаетъ за недостачу мѣсть“, т.-е. показаніямъ накладной о количествѣ мѣсть не придается вѣры; если же грузокозанинъ настаиваетъ на вѣрности этихъ показаній, то предполагается, что грузъ его вовсе утраченъ и ему выдается вознагражденіе въ обычномъ размѣрѣ (5 р. съ пуда); в) если, наоборотъ, мѣсть пришло больше, чѣмъ показано въ накладной, то накладной придается вѣра, т.-е. получателю выдается только то число мѣсть, которое показано въ накладной, *хотя бы въ ннлѣ было меньше вѣса. чѣмъ значится въ накладной*; другими словами, показаніямъ накладной о вѣсѣ опять вѣры не придается; г) недостача въ товарѣ *противъ фактуры*, хотя бы даже соединенная съ поврежденіемъ тары, не имѣетъ значенія, если вѣсъ вѣренъ и товаръ тотъ же, что показанъ въ накладной (Конв. I гр. 1879 г. § 96; II гр. 1877 г. §§ 64 и 70; III гр. 1875 г. § 71; см. также Положеніе Финляндскихъ дорогъ, ст. 103).—Въ 1895-мъ году на одномъ изъ Общихъ Сѣздовъ представителей русск. ж. д. вновь предложено было ходатайствовать о дополненіи ст. 104 Общ. Уст. особымъ постановленіемъ о „неотвѣтственности“ ж. д. за недостачу груза при цѣлости пломбъ и упаковки. Сѣздъ отвергъ это предложеніе за недостаткомъ мотивовъ, заимствованныхъ изъ опыта (Проток. LIV Общ. Сѣзда. стр. 20—22). Подобныя же афоризмы встрѣчаемъ у французскихъ и бельгійскихъ юристовъ (Bédarride, 482; Lanckmann, 204, 295 и др.). Въ швейцарскомъ жд. законѣ находимъ противоположную презумпцію, что всякая недостача вѣса, мѣры или количества мѣсть, обнаруженная послѣ сдачи груза къ отправленію, предполагается произошедшею во время перевозки; съ другой стороны, однако, при цѣлости упаковки и вѣрности вѣса не придается значенія недостачѣ противъ фактуры (ст. 31). О Бернской конвенціи см. § 6.

²⁾ Вотъ нѣсколько рѣшеній Сената по этому вопросу. Въ одномъ дѣлѣ, гдѣ вопросъ шелъ о неправильномъ примѣненіи тарифа, Сенатъ разъясняетъ, что „представивъ накладныя, въ которыхъ перевозимый грузъ наименованъ табакомъ-махоркою, истецъ не былъ обязанъ представлять дальнѣйшія доказательства...; напротивъ того, отвѣтчикъ, оспаривающій основанное на накладной требованіе истца, долженъ былъ доказать свои возраженія“ (Отд. Рѣш.

При оцѣнкѣ доказательствъ судъ, конечно, по большей части *можетъ*, основываясь на цѣлости упаковки, на цѣлости вагонныхъ

17 ноября 1889 г. по д. Мнацаканова съ Кур.-Харьк.-Азовской ж. д. № 5523—88). Въ другомъ дѣлѣ, наоборотъ, Сенатъ призналъ, что, если содержаніе мѣсть дорогою не было провѣрено при принятіи ихъ къ перевозкѣ, то судъ вправе освободить дорогу отъ отвѣтственности (вмѣсто показанной въ накладной щетивы прибылъ картофель — Отд. Рѣш. 28 января 1894 года по д. Дайча съ Юго-Зап. ж. д. № 5766—92 г.).—Если примѣненіе дешеваго тарифа обусловлено отправкою товара известнаго сорта и сортъ этотъ въ накладной не показанъ (напр., отправленъ гипсъ, но неизвѣстно какой: жженный или нежженный), то восполнить пробѣлъ въ накладной лежитъ на обязанности истца, утверждающаго, что съ него взято лишнее (Отд. Рѣш. 15 сент. 1893 г. по д. Сегали съ Главн. Общ. № 1215—92 г.).—Если судомъ установлено, что отправитель при сдачѣ груза искусственно *скрылъ* отъ желѣзной дороги его состояніе, то дорога можетъ сослаться на то, что грузъ былъ сданъ въ испорченномъ состояніи, хотя бы въ накладной это и не было отмѣчено (Отд. Рѣш. 29 апрѣля 1894 г. по д. Таубкина съ Либ.-Ром. ж. д. № 172—93 г.).—Но если дорога не приводитъ никакихъ доказательствъ того, что грузъ принять ею не въ томъ видѣ, въ какомъ онъ значится въ накладной, ссылается только на такое обстоятельство, какъ цѣлость пломбъ или упаковки, то подобное оправданіе не можетъ быть признано достаточнымъ (Отд. Рѣш. 3 ноября 1893 г. по д. Гольдфельда съ Юго-Зап. ж. д. № 1296—92 г., 15 сент. 1893 г. по д. Шлосберга съ Либ.-Ром. ж. д. № 3323—92 г. и др.; въ болѣе старыхъ рѣшеніяхъ находимъ какъ разъ обратное мнѣніе; такъ, напр., въ Отд. Рѣш. 27 апрѣля 1890 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кл. съ Врем. Упр. каз. ж. д. № 5312—89 г., разъяснено, что при цѣлости пломбъ и упаковки судъ, несмотря на разницу въ вѣсѣ, *вправе* признать, что „спорный грузъ былъ отправленъ въ томъ же видѣ, въ какомъ онъ доставленъ на станцію назначенія“, а въ Отд. Рѣш. 6 марта 1891 г. по д. Росс. Общ. съ Козл.-Вор. Рост. ж. д. № 6324—90 г. разъяснено, что при подобныхъ условіяхъ отказъ въ искѣ нельзя разсматривать, какъ рѣшеніе, основанное на однихъ только предположеніяхъ; ср. также рѣш. 1890 г. № 49 по д. Хомзе, въ которомъ Сенатъ разъясняетъ, что цѣлость наружной оболочки создаетъ презумпцію въ пользу возчика (почтоваго вѣдомства), а порча ея, наоборотъ, устанавливаетъ презумпцію въ пользу отправителя, т. е., заставляетъ предполагать, что грузъ утраченъ или испорченъ по вину возчика. Во всякомъ случаѣ, то обстоятельство, что въ силу ст. 59 Общ. Уст. одинъ отправитель отвѣчаетъ за вѣрность помѣщенныхъ въ накладной свѣдѣній, не освобождаетъ желѣзную дорогу отъ обязанности доказать невѣрность этихъ свѣдѣній и въ частности—заявленія отправителя о вѣсѣ груза, хотя бы вѣсъ этотъ и остался неprovѣреннымъ (Отд. Рѣш. по д. Шифрина съ Либ.-Ром. ж. д. № 5887—95 г.; ср. цирк. Д-та ж. д. 17 дек. 1895 г. № 21265). Но абсолютнаго значенія, разумѣется, свѣдѣнія эти не имѣютъ и, разъ ошибочность показаній накладной доказана, бремя доказательства по вопросу о вѣсѣ можетъ быть переложено на отправителя (Отд. Рѣш. 19 января 1889 г. по д. Зигермахера съ Фастов. ж. д. № 5615—88 г.).—Въ общемъ, какъ видно изъ всѣхъ этихъ рѣшеній, Сенатъ, признавая безъ всякихъ оговорокъ доказательное значеніе накладной, не исключая и тѣхъ ея частей, которыя дорогою не провѣрены, въ это же время не стѣсняетъ и желѣзную дорогу въ представленіи всякаго рода доказательствъ, опровергающихъ накладную, лишь бы эти доказатель-

пломбъ, на вѣрности количества мѣсть и т. п., признать, что показанія накладной о наименованіи и о вѣсѣ груза невѣрны; этого права судъ не лишенъ даже тогда, когда вѣсъ, показанный въ накладной, былъ дорогою провѣренъ. Но подобные выводы для суда никогда не могутъ считаться обязательными, такъ какъ въ качествѣ доказательства такіе факты, какъ цѣлость упаковки или вагонныхъ пломбъ, не всегда могутъ имѣть рѣшающее значеніе ¹⁾).

Кромѣ того, слѣдуетъ замѣтить, что въ дѣлахъ, гдѣ возникаетъ вопросъ о недостаткѣ вѣса (причемъ вѣсъ на станціи отправленія былъ дорогою провѣренъ) обѣ стороны очень часто ссылаются на невѣрность вѣсовъ, на разницу между вѣсами станцій отправленія и назначенія или просто на ошибки при взвѣшиваніи. При оцѣнкѣ подобныхъ ссылокъ, судъ, признавая вполне практическую возможность такихъ ошибокъ, тѣмъ не менѣе, долженъ исходить изъ того предположенія, что взвѣшиваніе произведено вполне правильно (ст. 44 Общ. Устава), *покуда противное не будетъ въ точности доказано* ²⁾).

ства не носилъ характеръ готовыхъ формулъ, а клонились бы къ выясненію фактической стороны даннаго дѣла.

¹⁾ На отмѣтки въ желѣзнодорожныхъ актахъ объ „исправности тары“ часто нельзя полагаться, потому что уже самый фактъ составленія акта по большей части свидѣтельствуетъ о томъ, что грузъ обратилъ на себя вниманіе своею неисправною упаковкою. Что касается до вагонныхъ пломбъ, то на большинствѣ нашихъ дорогъ до послѣдняго времени навѣшивалось только 2 пломбы на вагонъ, что, по удостовѣренію самихъ дорогъ и таможенныхъ властей, не устраняло безусловно возможности проникнуть въ вагонъ безъ нарушенія цѣлости пломбъ. См. Прот. XXVI Общ. Съѣзда № 44; Прот. I гр. №№ 101 и 105.

²⁾ На нашихъ дорогахъ, судя по тѣмъ (конечно, устарѣлымъ отчасти) даннымъ, которыя были собраны комиссіею гр. Баранова, взвѣшиваніе дѣйствительно далеко не всегда производится правильно. Приведемъ нѣсколько примѣровъ. Багажные вѣсы на одной станціи показывали 2 пуда, а послѣ того, какъ ихъ толкнули ногою, тотъ же грузъ вѣсилъ уже только 30 фунтовъ. При взвѣшиваніи повагонныхъ отправокъ комиссіею констатированы крупныя ошибки до 30 и болѣе пудовъ, благодаря, между прочимъ, неточности въ опредѣленіи вѣса самого вагона (вагонной тары), который вычитается пѣз вѣса brutto. Оказалось также, что вѣсъ вагонной тары часто мѣняется отъ мерзлага снѣга, льда и пр. Констатировано было, что вѣсовщики, принадлежа сами къ той артели, которая отвѣтственна за цѣлость груза, нерѣдко умышленно показываютъ вѣсъ менѣе дѣйствительнаго. Взвѣшиваніе производится большею частью на десятичныхъ вѣсахъ, которые отъ атмосферныхъ вліяній часто портятся и система которыхъ нашимъ грузохозяевамъ мало извѣстна. Для устраненія неисправностей взвѣшиванья комиссія предлагала установить въ видѣ общаго правила, что сами дороги должны нести на себѣ ихъ послѣдствія, т. е., что *всякое сомнѣніе по вопросу о вѣсѣ груза должно быть истолковано въ пользу отправителя* (см. Труды комиссіи; Докладъ объ услов. перев. стр. 40 — 47, 216; Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 278; Заявл. Юго-Вост. Подком.

§ 6. Содержаніе накладной. Заявленія отправителя: описаніе груза и его принадлежностей (продолженіе).

Когда по одной накладной отправляется нѣсколько мѣстъ, то по закону (Общ. Уст. ст. 57, п. 6) отправитель можетъ, если онъ пожелаетъ, показать вѣсъ каждаго мѣста отдѣльно. Но при отправленіи большихъ, повагонныхъ партій это практически невысказано: для этого не хватило бы ни времени, ни даже мѣста въ накладной. Волею-неволею, такимъ образомъ, отправителю приходится показывать только вѣсъ всей партіи огуломъ. Предположимъ теперь, что грузъ принадлежитъ къ числу тѣхъ, которые по свойствамъ своимъ подвержены нормальной утечкѣ или усышкѣ (объ этомъ см. ниже, § 27). Если по прибытіи его на станцію назначеніи окажется недостача вѣса, то, прежде всего, конечно, придется опредѣлить отношеніе недостачи къ общему вѣсу всей партіи. Если это отношеніе не превышаетъ извѣстнаго законнаго процента, дорога будетъ считаться свободною отъ отвѣтственности. Между тѣмъ, легко можетъ случиться, что недостача вѣса произошла вовсе не отъ естественныхъ причинъ, а отъ того, что грузъ похищенъ или инымъ образомъ утраченъ изъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ мѣстъ. Чтобы это доказать, получатель долженъ удостовѣрить, сколько вѣсило каждое изъ мѣстъ въ отдѣльности при отправленіи; приведеніе подобныхъ доказательствъ въ дополненіе къ накладной прямо разрѣшено закономъ (ст. 106 Общ. Устава). Для этой цѣли можетъ послужить, напр., фактура, т.-е. счетъ продавца. Кромѣ того, судъ можетъ принять въ расчетъ *средній* вѣсъ отдѣльнаго мѣста согласно накладной (это допускалось прямо, напр., въ Конвенціи II гр. § 125 изд. 1881 и сл. год.). Другими словами, по количеству мѣстъ и общему вѣсу всей партіи судъ можетъ прийти къ заключенію о томъ, сколько вѣсило отдѣльное мѣсто, если только партія состояла изъ однороднаго товара, и въ накладной нѣтъ отмѣтки о недостачѣ нормальнаго вѣса въ какомъ-либо мѣстѣ (что всегда легко замѣтить при нагрузкѣ) или

стр. 232—3, см. также *Общ. Уставъ* съ сужд. Госуд. Сов., стр. 190). Въ распоряженіи, опубликованномъ Мин. Путей Сообщенія 11 мая 1879 г., установлена *обязательная точность* для обыкновенныхъ вѣсовъ до $\frac{1}{1000}$, а для вѣсовыхъ помостовъ (для вагонныхъ вѣсовъ) до $\frac{1}{100}$, т.-е. *при взвѣшиваніи попутныхъ отправокъ допущена ошибка въ 1 фунтъ на 20 пудовъ, а при взвѣшиваніи отправокъ вагонныхъ на 500 пуд. ошибка въ 1 пудъ* (Указ. Мин. Пут. Сообш. 1879 г. № 21). См. кромѣ того, Указ. Мин. Пут. Сообш. 1881 г. № 48, а также 1878 г. № 45 (о вѣсахъ для минеральнаго топлива), *Сборникъ* Пост. Мин. П. С. I, 11, 168; II, 239 (о клейменіи гирь) и цирк. Д-та ж. д. отъ 22 янв. 1893 г. № 950 („инструкція для установки, содержанія и повѣрки вѣсовыхъ приборовъ на ж. д.“).

же о разнокалиберности самыхъ мѣстъ. Наконецъ, въ случаѣ надобности на помощь можетъ быть призвана экспертиза.

Вѣсъ въ накладной показывается *brutto*, т.-е. съ упаковкою. Когда случится надобность опредѣлить вѣсъ отправленнаго груза *netto*, т.-е. безъ упаковки, то въ случаяхъ сомнѣнія этотъ вопросъ можетъ быть также разрѣшенъ экспертизою, тѣмъ болѣе, что для многихъ товаровъ вѣсъ тары (упаковки) представляетъ величину болѣе или менѣе постоянную ¹⁾.

На практикѣ возникъ вопросъ о томъ, имѣютъ ли право желѣзныя дороги въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ *ограничивать* по соглашенію съ отправителемъ *доказательную силу* показаній накладной о вѣсѣ груза и о количествѣ мѣстъ. По смыслу нашего закона (ст. 6 Общ. Уст.) такія соглашенія допускаемы быть не могутъ, ибо они *клянутся* къ ограниченію отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ ²⁾. Бернская конвенція (ст. 8), наоборотъ, устанавливаетъ такое ограниченіе. Вѣсъ и количество мѣстъ, показанные отправителемъ и дорогою непровѣренные, по Конвенціи не имѣютъ значенія доказательства, если по тарифу или соглашенію съ желѣзною дорогою, *разрѣшенному закономъ, нагрузка* произведена средствами отправителя. Это правило имѣетъ большое практическое значеніе, такъ какъ по отправкамъ, идущимъ *изъ-за границы*, нагрузка производится средствами отправителей гораздо чаще, чѣмъ это допускается у насъ въ Россіи. Правило Бернской Конвенціи заимствовано изъ *Betriebsreglement'a* нѣмецкихъ дорогъ. До нѣкоторой степени это правило находится въ связи съ другимъ правиломъ, въ силу котораго нагрузка, произведенная средствами отправителя, освобождаетъ желѣзную дорогу *отъ отвѣтственности* за такія неисправности, которыя могли произойти при нагрузкѣ, что постановлено и въ нашемъ законѣ (ст. 104 Общ. Уст. ³⁾).

¹⁾ При перевозкѣ грузовъ *въ сыпную* въ накладной первоначально указывается вѣсъ *brutto*, если грузъ принимается съ обождаеміемъ. По наступленіи очереди дорога, приступая къ нагрузкѣ, обязана опредѣлить и отмѣтить въ накладной вѣсъ тары и вѣсъ груза *netto* (Собр. Узак. 1893 г. № 124).— При опредѣленіи вѣса *brutto* на станціи отправленія нерѣдко происходятъ ошибки. Напр., бываетъ, что при отправленіи спирта вѣсъ самого товара рассчитывается по количеству ведеръ, а вѣсъ бочекъ, чтобы не прибѣгать къ взвѣшиванію, опредѣляется „на глазъ“, отъ чего и происходитъ неточность (см. Труды комиссіи гр. Баранова; *Зап.л. Юго-Вост. Подп.* стр. 271).

²⁾ Наоборотъ, иностранная практика, исходя изъ того, что законъ воспрещаетъ только договоры, ограничивающіе отвѣтственность, но не договоры, ограничивающіе доказательную силу накладной, признаетъ подобныя соглашенія законными (см. *Eger I*, 45 — 47; *Lauckmann*, 154; *Eisenb. Entscheid. I*, 40).

³⁾ Для ограниченія доказательной силы накладной при нагрузкѣ средствами отправителя требуется, чтобы нагрузка не только *фактически* была

Вмѣсто вѣса груза въ нѣкоторыхъ случаяхъ въ накладной должны быть указаны „замѣняющія указаніе вѣса свѣдѣнія, требуемыя тарифомъ дороги отправительницы“ (ст. 57 Общ. Уст.); напр., при отправкѣ скота, экипажей и другихъ грузовъ, оплачиваемыхъ не по вѣсу, а поштучно, указывается число штукъ. Въ другихъ же случаяхъ, т.-е. когда грузъ оплачивается по вѣсу, дорога не обязана принимать накладныхъ съ обозначеніемъ числа штукъ, потому что иначе она, во избѣжаніе отвѣтственности, обязана была бы провѣрять указанное число штукъ, что отнимало бы слишкомъ много времени ¹⁾).

Въ накладной, далѣе, должны быть указаны: *родъ упаковки, количество мѣстъ, знаки (марки) и номера отдѣльных мѣстъ* (ст. 57, п. 5). Значеніе этихъ свѣдѣній понятно, такъ какъ безъ нихъ нѣтъ возможности отличить грузъ по данной накладной отъ всякаго другого. Если марка прибывшаго груза не та, что показана въ накладной, то считается, что прибылъ не тотъ грузъ, пока не будетъ доказано противное (ст. 55 Общ. Уст.) ²⁾. Устраиваемыя отправителями *приспособленія* также должны записываться въ накладной (Прав. употр. накл. п. 9).

произведена отправителемъ, но еще сверхъ того, чтобы она ему была представлена по тарифу или особому соглашенію (Eger. Preus. Eisenb; II, 416).-- Изъ ст. 8 Конвенціи per arg. a contrario слѣдуетъ, что, если нагрузка произведена дорогою, то сдѣланное въ накладной показаніе отправителя о вѣсѣ имѣетъ силу доказательства, хотя бы оно и не было провѣрено дорогою и хотя бы провѣрка вѣса и не была вмѣнена дорогѣ *въ обязанность*, см. 7, п. 5 Конвенціи).

¹⁾ Изъ того, однако, что дорога приняла грузъ по вѣсу, нисколько не слѣдуетъ, что грузокозливъ неправѣ ссылаться на недостачу числа штукъ (или недостачу въ объемѣ) *въ доказательство утраты части отправленнаго груза*, хотя бы при этомъ и не оказалось недостачи въ вѣсѣ противъ накладной. Показанія накладной о вѣсѣ не имѣютъ абсолютнаго значенія. Вѣсъ могъ быть указанъ ошибочно. Законъ нисколько не стѣсняетъ грузокозлина въ приведеніи доказательства утраты, и дорога отвѣчаетъ за всякую утрату, какими бы способами она ни была доказана. На этомъ основаніи, если говорить, что, принимая грузъ по вѣсу, дорога не отвѣчаетъ за недостачу числа штукъ или объема и наоборотъ (см. напр.; Dalloz 1886 г., I, 124 и мн. др.), то это не всегда вѣрно. Съ этимъ согласенъ и Sarrut, считающій дорогу отвѣтственной, напр., за недостачу въ мѣрѣ объема, удостовѣренной акцизными властями (стр. 453—5).

²⁾ При разнородности содержанія мѣстъ каждое изъ нихъ должно имѣть свой номеръ или особую марку (см. ст. 57, п. 8). Означенія *адресовъ* получателей на самыхъ мѣстахъ законъ не требуетъ; прежде это требовалось для грузовъ первыхъ двухъ разрядовъ по тарифу. Точно также нашъ законъ не требуетъ и не допускаетъ т.-н. спецификаціи, установленной, напр., въ русско-германскомъ сообщеніи, т.-е., подробнаго описанія отдѣльных мѣстъ, прилагаемаго къ накладной (см. Прот. XXXI Общ. Сѣзда, стр. 28).

Оговорки объ ограниченіи доказательной силы документа всего чаще встрѣчаются при *морскихъ* перевозкахъ („Inhalt unbekannt“, „quality and quantity unknown“ и т. п.), какъ противовѣсъ строгой отвѣтственности шкипера по коносаменту, который въ морскомъ правѣ является формальнымъ обязательствомъ наравнѣ съ вѣселемъ.

Не ограничиваясь перечисленными въ настоящемъ § свѣдѣніями, отправитель въ иныхъ случаяхъ обязанъ дать еще нѣкоторыя дополнительныя свѣдѣнія о состояніи груза и его упаковки. Въ силу правилъ, утвержденныхъ Мин. Путей Сообщенія (Прав. употр. накл., пп. 11 и 13), отправитель обязанъ отмѣтить въ накладной, что грузъ имъ сданъ дорогѣ *въ испорченномъ состояніи* (напр., съ подмочкою), ежели онъ желаетъ, чтобы грузъ въ такомъ видѣ былъ отъ него принятъ. Впрочемъ, въ случаѣ отказа отправителя отъ учиненія отмѣтки объ этомъ въ накладной, дорога вправѣ, для удостовѣренія того же обстоятельства, составить протоколъ. Съ другой стороны, слѣдовательно, отсутствіе протокола или отмѣтки въ накладной о томъ, что грузъ былъ отправленъ въ испорченномъ видѣ, заставляеть предполагать, что онъ былъ отправленъ въ цѣлости ¹⁾.

Что касается до *состоянія упаковки*, то и оно также, въ силу закона (ст. 57, пп. 5 и 14 Общ. Уст.), должно быть особо удостовѣрено отправителемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ сдается въ отправленію въ неудовлетворительной упаковкѣ. Подобные случаи встрѣчаются на практикѣ очень часто. Ни одно почти дѣло объ утратѣ и порчѣ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ не обходится безъ спора о томъ, былъ ли отправленъ грузъ въ хорошей или дурной упаковкѣ. Ниже, въ § 23, будутъ указаны подробно тѣ условія, при которыхъ дороги не подвергаются отвѣтственности за утрату и поврежденіе, происшедшія отъ неисправностей упаковки; тамъ же разъяснено, въ какомъ порядкѣ должны быть удостовѣрены недостатки упаковки для того, чтобы дорога имѣла право на нихъ ссылаться ²⁾.

¹⁾ Т.-н. (во французской практикѣ) *présomption de bon état*, которая санкціонирована прямо, между прочимъ, въ швейцарскомъ законѣ. Въ этомъ законѣ, кромѣ того, постановлено, что отмѣтка объ испорченномъ состояніи груза, сдѣланная въ накладной послѣ того, какъ она подписана отправителемъ, и безъ его участія, не имѣетъ силы доказательства противъ отправителя; если ея вѣтъ въ дубликатѣ, то предполагается, что она сдѣлана агентами дорогъ. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что дорога имѣетъ полное право *опровергать* предположеніе о томъ, что грузъ принятъ ею въ неиспорченномъ состояніи, не только доказательствами, предусмотрѣнными въ ст. 63—4 Общ. Устава, но и всякими другими способами (разъяснено въ Отд. Рѣш. *Сената 21 окт. 1888 г. по д. Александрова съ Моск.-Бур. ж. д. № 2023—88*).

²⁾ Когда грузъ отправляется съ объявленною цѣнностью (§ 31), то дорога имѣетъ право требовать заломбированія или запечатанія отдѣльныхъ

Кромѣ описанія самаго груза (его наименованія, вѣса, упаковки и пр.), отправитель обязанъ сообщить въ накладной свѣдѣнія *о документахъ*, сопровождающихъ грузъ и требуемыхъ для исполненія таможенныхъ обязанностей, акцизныхъ и полицейскихъ правилъ (ст. 57, п. 8). Если дорога принимаетъ накладную, въ которой перечислены прилагаемые документы, то она тѣмъ самымъ (въ силу ст. 55) удостоверяетъ, что она получила ихъ отъ отправителя и обязуется перевезти ихъ вмѣстѣ съ грузомъ (отвѣчая за цѣлость ихъ по договору перевозки, какъ за принадлежность самаго груза). Когда же, наоборотъ, въ накладной документы не перечислены, то отправитель, утверждающій, что онъ передалъ дорогѣ документы, обязанъ это доказать особо, и, сверхъ того, дорога не отвѣчаетъ за утрату документовъ, если это произошло именно отъ того, что объ нихъ не было отмѣтки въ накладной и, вслѣдствіе этого, дорога не могла знать, къ какому грузу они относятся (стт. 59 и 102, п. 1 Общ. Уст.; это важно для примѣненія ст. 66; см. ниже § 48¹⁾). Кромѣ документовъ акцизныхъ, таможенныхъ и полицейскихъ приложеніе къ накладной какихъ-либо иныхъ документовъ допускается только съ особаго разрѣшенія Мин. Путей Сообщенія (ст. 57). Цѣль этого закона, очевидно, устранить чрезмѣрное накопленіе бумагъ въ рукахъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ, что могло бы повести къ путаницѣ и къ ложнымъ выводамъ объ отвѣтственности дорогъ²⁾. Изъ этого же закона, однако, можетъ быть выведено и то, что дороги *нестраивъ* требуютъ отъ грузокозьяна другихъ приложеній, кромѣ разрѣшенныхъ закономъ или Министеромъ Путей Сообщенія (напр., особыхъ письменныхъ заявленій — въ случаяхъ, закономъ не предусмотрѣнныхъ).

мѣсть; неудовлетворительное состояніе *пломбъ* удостоверяется тѣмъ же способомъ, какъ и неудовлетворительное состояніе самаго груза (п. 12 „Правилъ употр. накл.“).

¹⁾ Ср. § 50 Соглаш. о прямомъ сообщ.

²⁾ Въ виду этого не принимаются въ качествѣ приложеній *старья* накладныя, т.-е. тѣ накладныя, по которымъ грузъ шелъ до сдачи его на послѣднюю станцію отправленія (ср. *Конв.* I гр. 1879 г. § 59, III гр. 1870 г. § 18 и II гр. 1871 г. § 18); отступленія отъ этого правила допускаются, однакоже, въ случаяхъ примѣненія т.-н. завозныхъ, перемолочныхъ и т. п. тарифовъ (см. ниже, § 89), въ перевозкахъ международныхъ и нѣк. др. Правилами употребленія накладной (п. 20) предписано прилагать къ накладной относящіяся къ ней *протоколы*, о которыхъ, сверхъ того, въ накладной должна содержаться особая отмѣтка.

§ 7. Содержаніе накладной. Требования отправителя (ст. 57, пп. 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12).

Само собою понятно, что кромѣ описанія груза въ накладной должно содержаться указаніе о томъ, что именно отправитель желаетъ сдѣлать съ грузомъ, куда, кому и какою скоростью онъ хочетъ его отправить. Къ этимъ требованіямъ, составляющимъ существенныя принадлежности каждой накладной, присоединяются другія требованія, которыя отправитель *можетъ* заявить, но безъ которыхъ накладная можетъ обойтись. Къ числу этихъ послѣднихъ требованій относятся: 1) наложеніе платежа, т.-е., требованіе о томъ, чтобы грузъ былъ выданъ получателю не иначе, какъ по уплатѣ извѣстной суммы въ пользу отправителя; 2) объявленіе цѣнности, т.-е. требованіе о томъ, чтобы въ случаяхъ утраты или порчи вознагражденіе было выдано въ опредѣленной заранѣе суммѣ; 3) указаніе пути, т.-е., требованіе о томъ, чтобы грузъ былъ перевезенъ до мѣста назначенія извѣстнымъ путемъ, указаннымъ въ накладной; 4) указаніе экспедитора, т.-е., требованіе о томъ, чтобы лицо, указанное въ качествѣ экспедитора, было допущено дорогою къ исполненію таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ обрядностей; 5) согласіе на перевозку груза въ открытомъ вагонѣ и 6) требованіе о примѣненіи къ грузу условнаго тарифа и др. ¹⁾

Всѣ эти требованія, т. е., какъ необходимыя, такъ и факультативныя, превращаются въ *соглашенія* дороги съ отправителемъ съ того момента, какъ грузъ вмѣстѣ съ накладною принятъ къ отправкѣ, т.-е. съ момента заключенія договора перевозки. Соглашенія эти считаются обязательными для отправителя безусловно, а для всякаго другого держателя дубликата только тогда, когда они внесены въ накладную и *дубликаты* (см. объ этомъ выше стр. 12 и ниже § 12). Обязательную силу для желѣзной дороги съ момента принятія накладной имѣютъ, однако, лишь такія требованія, включеніе коихъ допускается дѣйствующею формою накладной или особымъ закономъ или распоряженіемъ (ст. 57 О. У. конецъ). *Всякія же другія требованія, хотя бы они и были занесены въ накладную, дорогу ни къ чему не обязываютъ* (напр., требованіе объ обратной доставкѣ мѣшковъ. *Отд. Рѣш.* 29 апр. 1894 г. по д. Голованевскаго съ Харьк.-Никол. ж. д. № 5707—93 г.).

¹⁾ См., кромѣ того, *Собр. Узак.* 1889 г. № 21 о требованіи отправителя, чтобы хлѣбный грузъ, подъ который выдана ссуда, былъ сданъ въ особое помѣщеніе для храненія; въ дѣйствующей формѣ накладной это требованіе не предусмотрено.

Я остановлюсь, прежде всего, на требованіяхъ необходимыхъ. Въ накладной должно быть указано *мѣсто назначенія* груза. Если бы въ этомъ отношеніи допущена была какая-либо неопредѣленность, то за послѣдствія этого дорога не отвѣчаетъ (ст. 59). Разъясненія требуютъ слѣдующіе случаи:

а) Когда мѣстомъ назначенія указана не станція желѣзной дороги, а другое какое-либо мѣсто. Въ этихъ случаяхъ нужно предположить, что отправитель хотѣлъ, чтобы грузъ былъ перевезенъ до *ближайшей* къ мѣсту назначенія желѣзнодорожной станціи ¹⁾.

б) Когда *кромя* желѣзнодорожной станціи назначенія въ накладной указано еще мѣсто назначенія внѣ района станціи. Это можетъ имѣть тройное значеніе: 1) *адреса* получателя — для посылки ему извѣщенія о прибытіи груза (ст. 80 Общ. Уст.); 2) заявленія, предназначеннаго вовсе не для желѣзной дороги, а для самого получателя (напр., получателемъ является транспортная контора, и *для нея* указывается въ накладной, куда грузъ долженъ быть перевезенъ отъ желѣзнодорожной станціи) и, наконецъ, 3) заявленія, предназначеннаго для желѣзной дороги—въ тѣхъ случаяхъ, когда ею заведена *доставка* грузовъ по мѣстожительству получателя (ст. 10 Общ. Уст.). По смыслу стт. 10 и 55 Общ. Уст. ясно, что въ сомнительныхъ случаяхъ *первое* значеніе является наиболѣе вѣроятнымъ ²⁾.

в) Когда въ накладной указано *нѣсколько желѣзнодорожныхъ станцій*, *кромя* станціи назначенія. Это можетъ имѣть двойное значеніе: 1) указанія *пути* для слѣдованія груза и 2) инструкціи по адресу *получателя* (коммисіонера или экспедитора) или же по адресу начальника станціи о томъ, куда онъ долженъ переслать грузъ, получивъ его на первой изъ указанныхъ станцій. Въ сомнительныхъ случаяхъ (по смыслу ст. 55) наиболѣе вѣроятнымъ является *первое* значеніе. Второе значеніе является тѣмъ менѣе вѣроятнымъ, что въ настоящее время между всѣми русскими дорогами установлено обязательное прямое товарное сообщеніе, такъ что въ переотправленіи груза въ пути нѣтъ никакой надобности (*Общ. уст.*, ст. 9, п. 3). Впрочемъ, при нынѣшнемъ состояніи международныхъ и смѣшанныхъ сообщеній указаніе въ накладной, что грузъ направ-

¹⁾ Въ Германіи, Австро-Венгріи и Нидерландахъ дороги, согласно условіямъ перевозки международныхъ тарифовъ (Сб. Тар. № 473) *впрямь* отправлять подобные грузы дагѣ до мѣста назначенія чрезъ экспедитора или инымъ способомъ за счетъ и страхъ отправителя.

²⁾ При отправкѣ грузовъ изъ Россіи во Францію и Италію въ международной накладной слѣдуетъ обозначить, подлежитъ ли грузъ выдачѣ на станціи назначенія или—доставкѣ на домъ (см. форму накладной, приложенную въ Бернской Конвенціи).

АДРЕСАТЬ.

ляется на такую-то станцію „для отправленія туда-то“ продолжаетъ допускаться въ обходъ неудобствъ, сопряженныхъ съ перерывнымъ сообщеніемъ.

г) Когда въ накладной указана одна станція назначенія, а въ дубликатѣ по ошибкѣ—другая (что чаще всего бываетъ тогда, когда станція назначенія находится въ узловомъ пунктѣ нѣсколькихъ дорогъ, какъ напр. Москва, Варшава и т. п.), то дорога отвѣчаетъ за послѣдствія такой неточности въ дубликатѣ, если ею введено въ заблужденіе третье лицо (послѣдствіями могутъ быть, напр. храненіе груза, просрочка въ доставкѣ, продажа съ публичнаго торга) ¹⁾.

Въ накладной, далѣе, должны быть указаны *имя и фамилія получателя* или же должно быть указано, что грузъ адресуется „на предъявителя“ (адресованіе „на предъявителя“ въ *международныхъ* накладныхъ не допускается). Въ первомъ случаѣ отправитель, если онъ желаетъ, чтобы получатель былъ извѣщенъ о прибытіи груза особымъ увѣдомленіемъ (ст. 80 Общ. Уст.), можетъ указать мѣстожительство получателя; для чего по закону должно быть указано то населенное мѣсто, въ которомъ получатель проживаетъ (городъ, селеніе, станція), а также, если возможно, и подробный адресъ. Когда этихъ свѣдѣній въ накладной нѣтъ, то предполагается, что извѣщенія отправитель не требуетъ. Если же они имѣются, то это само собою означаетъ, что отправитель потребовалъ извѣщенія (см. § 21).

Если грузъ адресованъ одному лицу „для передачи“ другому, то получателемъ должно считаться только *первое* лицо; до второго же лица дорогѣ нѣтъ никакого дѣла.

Если, далѣе, грузъ адресованъ *нѣсколькимъ получателямъ* (напр. указана фирма, состоящая изъ нѣсколькихъ лицъ), то въ случаяхъ сомнѣнія грузъ можетъ быть выданъ только всѣмъ этимъ лицамъ вмѣстѣ (или ихъ общему уполномоченному), а не каждому порознь ²⁾.

Въ накладной обозначается не только то лицо, которому грузъ адресованъ, но и сверхъ того *дѣйствительный получатель* груза. По крайней мѣрѣ это предписывается въ п. 18 „Правилъ употр. накладной“, хотя въ дѣйствующей формѣ накладной особой рубрики

¹⁾ См. § 12.—*Противоположный* выводъ, къ которому пришли: Сенатъ въ рѣшеніи 1894 г. № 9 по д. Туркуса съ Варш.-Вѣн. ж. д., и XXXV Общій Съѣздъ (Проток. 1893 г., стр. 27), основанъ на неправильномъ пониманіи значенія дубликата и на невѣрномъ толкованіи ст. 59-й Общ. Уст., изъ которой вовсе не слѣдуетъ, что отправитель обязанъ слѣдить за дубликатомъ съ накладною и, поэтому, одинъ будто бы несетъ отвѣтственность за послѣдствія неточности въ *дубликатѣ*.

²⁾ Вознагражденіе за грузъ (за пропажу, просрочку, нарушеніе очереди и т. д.) въ *полномъ составѣ* также подлежитъ выдачѣ лишь всѣмъ получателямъ вмѣстѣ, что однако не исключаетъ права каждаго изъ нихъ на *долю* вознагражденія.

для этого не отведено. Въ отмѣткѣ должно быть сказано: „кто получилъ грузъ и получилъ ли для себя лично или по уполномочию грузо-хозяина“. Кроме того, по дѣйствующей формѣ дубликата, на немъ полагается *рописка* дѣйствительнаго получателя въ пріемъ груза и въ уплатѣ провозныхъ денегъ ¹⁾.

Третье необходимое требованіе, подлежащее включенію въ каждую накладную, это — указаніе избранной отправителемъ *скорости* Избранная скорость, впрочемъ, видна уже изъ самаго *бланка накладной*. Какъ мы видѣли, для грузовъ большой и малой скорости установлены бланки разныхъ цвѣтовъ ²⁾, причемъ на самыхъ бланкахъ отпечатано, что они предназначаются для грузовъ большой и малой скорости. Еслибы случилось, что отправитель на бланкѣ для малой скорости заявилъ требованіе объ отправкѣ груза большою скоростью или наоборотъ, то рѣшающее значеніе долженъ имѣть самый бланкъ, пока не будетъ доказано, что между дорогою и отправителемъ дѣйствительно состоялось соглашеніе о перевозкѣ груза не тою скоростью, которая обозначена на бланкѣ (см. Eger. I, 118; его же Preus. Eisenb., II, 410). Бланкъ долженъ имѣть рѣшающее значеніе уже потому, что въ громадномъ большинствѣ случаевъ агенты желѣзной дороги при слѣбности своей работы не имѣютъ возможности обращать вниманіе на отмѣтки въ накладной, противорѣчація бланку ³⁾.

Что касается до подлежащихъ включенію въ накладную *факультивныхъ* требованій отправителя (наложенный платежъ, указаніе пути и пр.), то значеніе и условія дѣйствительности каждаго изъ этихъ требованій будутъ указаны мною ниже въ своемъ мѣстѣ.

¹⁾ Все это важно, между прочимъ, для требованій о возвратѣ перебора. Во избѣжаніе ошибокъ въ надписяхъ, когда грузъ выдается артельщикамъ, извозчикамъ и т. п. лицамъ, получающимъ его отъ чужого имени, на XXVIII Общ. Сѣздѣ рѣшено было ходатайствовать о разрѣшеніи грузохозяевамъ передавать свои штемпеля для приложенія ихъ къ роспискамъ о полученіи грузовъ, какъ это дѣлается при отправленіи грузовъ (правила употр. накл., §§ 6 и 8).

²⁾ Для бланковъ большой скорости—цвѣтъ свѣтлозеленый (*Соглаш.* о прям. сообщ., § 9). Тотъ же бланкъ употребляется для грузовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ съ пассажирскимъ поѣздомъ (Сб. Тар. № 766).—Здѣсь говорится лишь о грузахъ, отправляемыхъ по накладнымъ, а не по багажнымъ квитанціямъ (см. § 54).

³⁾ Отправитель можетъ заявить въ накладной желаніе, чтобы грузъ его былъ перевезенъ съ *ближайшимъ пассажирскимъ или товаропассажирскимъ поѣздомъ*. Если такое заявленіе сдѣлано, то грузъ таксирруется по багажному тарифу (нормальному или специальному) но въ то же время къ нему примѣняются условія перевозки, установленныя для грузовъ (Собр. Узак. 1896 г. № 109). Если же грузъ сдавъ къ перевозкѣ подъ *багажную квитанцію*, то къ нему примѣняются условія перевозки багажа (см. ниже, § 54).

§ 8. Содержаніе накладной: в) Подпись отправителя.—г) Свѣдѣнія, вносимыя желѣзнодорожными агентами (Общ. Уст. ст. 57, пп. 13, 7, 9, 10 и Журналъ Мин. Пут. Сообщ. 1892. № 17: Правила употр. накладной).

Накладная, конечно, должна быть подписана отправителем¹⁾. Подпись по закону должна содержать въ себѣ имя и фамилію отправителя; вмѣсто подписи, впрочемъ, допускается приложеніе печати или штемпеля²⁾. Если отправитель неграмотенъ, то за него можегъ подписаться другое лицо, но если за него подписывается агентъ желѣзной дороги, то согласно министерскимъ правиламъ подпись за неграмотнаго отправителя должна быть удостовѣрена станціоннымъ жандармомъ, а при отсутствіи его—двумя посторонними свидѣтелями (п. 7 Правиль). Надобно, однако, замѣтить, что на изданіе правилъ о порядкѣ подписанія накладныхъ за неграмотныхъ отправителей Министръ Путей Сообщенія закономъ не былъ уполномоченъ. Въ виду этого если дѣло дойдетъ до суда, то вопросъ о дѣйствительности подписи за неграмотнаго долженъ быть разрѣшенъ на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ (ст. 882, т. X, ч. 1 и др.). Поэтому гораздо удобнѣе, если неграмотный отправитель запасается штемпелемъ. Если на накладной имѣется штемпель отправителя, то въ силу закона (ст. 57) предполагается, что штемпель приложенъ самимъ отправителемъ или другимъ лицомъ (nuntius), которому отправитель передалъ свой штемпель для приложенія къ накладной.

Подпись отправителя имѣетъ особое значеніе въ тѣхъ случаяхъ, когда накладная составлена не имъ самимъ, а съ его словъ агентомъ желѣзной дороги вполнѣ или отчасти (последнее не возбраняется закономъ—Отд. Касс. 4 іюня 1896 г., по д. Шиндерова съ Юго-Зап. ж. д. № 1624—96 г.). По утвержденной формѣ накладной мѣсто для подписи отведено въ *двухъ* мѣстахъ: 1) подъ верхнею частью накладной, въ которую входятъ заявленія, обыкновенно входящія въ составъ *каждой* накладной и 2) подъ нижнею частью накладной, въ которую входятъ т. н. *особыя* заявленія (напр., о недостаточности упаковки, о согласіи на перевозку груза въ открытомъ вагонѣ, о нетребованіи взвѣшиванія и т. д.). Наличие каждой изъ этихъ подписей доказываетъ, что всѣ заявленія, къ которымъ подпись эта относится, сдѣланы со словъ отправителя—пока не будетъ доказано противное (напр., путемъ сличенія накладной съ дубликатомъ).

¹⁾ О послѣдствіяхъ отсутствія подписи отправителя см. стр. 13.

²⁾ Штемпель долженъ быть воспроизведенъ прочною краскою, а не рельефомъ; вмѣсто имени и фамиліи отправителя онъ можетъ заключать въ себѣ названіе фирмы („Правила“, п. 7).

Отправителемъ считается лицо, подписавшее накладную. Это лицо имѣетъ всѣ права и несетъ всѣ обязанности отправителя (стт. 59, 60, 65, 66, 72, 73, 78, 84 и 90 Общ. Уст.), пока не доказано, что оно подписало накладную отъ имени и по уполномочию *другого* лица. Накладная считается подписанною *отъ имени* другого лица, если это видно изъ самой подписи или изъ сопоставленія ея съ фамиліею отправителя, которая по дѣйствующей формѣ отмѣчается въ накладной *особо*, рядомъ съ фамиліею получателя. Но одинъ тотъ фактъ, что накладная подписана *отъ имени* другого лица, разумѣется, не всегда достаточенъ. Если дорога предъявляетъ какія-либо требованія къ тому лицу, отъ имени котораго накладная подписана, то она должна доказать *полномочіе* подписавшаго. Поэтому, дорога и вправѣ не принимать накладныхъ, подписанныхъ отъ чужого имени. безъ представленія письменнаго акта полномочія спеціальнаго или общаго („Правила“, п. 6). Дорога, однако, не лишена права доказывать полномочіе подписавшаго другими способами (ст. 24 Уст. Торг.; ср. также законъ о товарныхъ складахъ,—ст. 11, въ *Собр. Узак.* 1888 г. № 42).

Само собою разумѣется, что то лицо, которое уполномочено *подписать* накладную, считается уполномоченнымъ и на *составленіе* самой накладной, т.-е. на включеніе въ нее тѣхъ свѣдѣній и заявленій, какія оно найдетъ нужными, если только въ актѣ полномочія не содержится оговорки о противномъ. Въ рѣш. Прав. Сената 1877 г. № 370 по д. Штерна разъяснено было, наоборотъ, что договоръ, заключенный „сдатчикомъ“ товара съ желѣзною дорогою, не можетъ считаться обязательнымъ для пославшаго его отправителя (хозяина), такъ какъ послѣдній, „поручая своему служителю только отправку товара, не уполномочилъ его на заключеніе какого-либо контракта съ обществомъ желѣзной дороги“. Въ этомъ рѣшеніи дѣло шло объ обязательной силѣ условія накладной, ограничивающаго ответственность желѣзныхъ дорогъ, и только стремленіемъ такъ или иначе устранить это условіе можно объяснить себѣ взглядъ, высказанный Сенатомъ. Взглядъ этотъ, очевидно, лишенъ всякаго основанія, потому что, по неоднократнымъ разъясненіямъ того же Сената, лицо, отправляющее товаръ по желѣзной дорогѣ, заключаетъ съ нею договоръ о перевозкѣ; какимъ же образомъ допустить „отправку товара“ безъ „заключенія контракта“? Если для хозяина не обязательно одно изъ условій накладной, то какія же условія должны считаться для него обязательными?

Кромѣ подписи отправителя въ накладной должно содержаться „*полное указаніе его адреса*“. Безъ этого дорога не имѣетъ возможности посылать отправителю увѣдомленія въ случаяхъ, требуемыхъ закономъ (стт. 84, 90 и др.); это необходимо также въ виду тѣхъ

требованій, которая дорога можетъ предъявлять къ отправителю въ послѣдствіи (стт. 59, 60, 65, 66, 73 и др.). Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что отсутствіе адреса отправителя въ накладной *само по себѣ* не доказываетъ (подобно отсутствію адреса получателя) того, что отправитель *отказался* отъ увѣдомленія. Поэтому, если дорогъ адресъ отправителя извѣстенъ помимо накладной, то она обязана этимъ воспользоваться.

Свѣдѣнія, включаемыя въ накладную агентами самихъ дорогъ, могутъ быть раздѣлены на нѣсколько разныхъ категорій ¹⁾.

Къ *первой категоріи* относятся свѣдѣнія о *платежахъ*, подлежащихъ взысканію съ грузохозяина и дѣйствительно съ него взысканныхъ. Въ накладной обозначаются: 1) плата, внесенная отправителемъ; 2) плата, переведенная на получателя; 3) издержки, понесенныя въ пути (ст. 70); 4) плата, дѣйствительно взысканная съ получателя (ст. 86); 5) подробный *расчетъ* платежей, подлежащихъ взысканію и дѣйствительно взысканныхъ (см. форму) ²⁾.

Ко *второй категоріи* относятся свѣдѣнія о *времени* совершенія разныхъ дѣйствій, входящихъ въ перевозку и соединенныя съ нею операціи. Сюда относится, прежде всего, отмѣтка въ накладной о томъ, принять ли грузъ *къ немедленной отправкѣ или съ обожда-ніемъ* въ складѣ (стт. 49 и 57, п. 7; въ обоихъ случаяхъ моментъ принятія груза *къ отправкѣ*—см. § 9—удостоверяется особымъ штемпелемъ). Если грузъ принять съ обожданіемъ въ складѣ, то въ накладной отмѣчается номеръ очереди, на которую грузъ записанъ, время исключенія его изъ очереди, перенесенія на новую очередь и, наконецъ, время предстоящей отправки. Кроме того, въ дѣйствующей формѣ накладной отведены особыя рубрики для отмѣтокъ: 1) о

¹⁾ Бернская Конвенція для этихъ свѣдѣній отводитъ мѣста въ накладной, „обведенныя *жирными чертами*“ (§ 2 исполн. пост.).—Расчетъ платежей съ цѣлью сбереженія мѣста на лицевой сторонѣ накладной Бернской Конвенціею перенесенъ на обратную сторону.

²⁾ На дубликатѣ, при выдачѣ его отправителю, дѣлается предварительный расчетъ агентомъ станціи отправленія, а на накладной, выдаваемой получателю (ст. 86)—окончательный расчетъ станціи назначенія. Плата за каждую операцію должна быть показана *подъ соответствующею рубрикою* (*Журн. Мин. Пут. Сообщ.* 1889 г. № 11). Въ расчетъ вносится, между прочимъ, и ссуда, выданная дорогою подъ грузъ (*Собр. Узак.* 1889 г. № 21). Отмѣтки о суммахъ, взысканныхъ съ грузохозяина, скрѣпляются особою подписью агента (см. форму накладной), а отмѣтка о выдавнй ссудѣ, сверхъ того, еще подписью грузохозяина (*Собр. Уз.* 1889 г. № 21). О способѣ удостовѣренія „издержекъ“ (ст. 70) см. § 42.—При нагрузкѣ и выгрузкѣ груза самими грузохозьями объ этомъ дѣлается отмѣтка въ накладной и дубликатѣ въ рубрикахъ, назначенныхъ для сборовъ за нагрузку и выгрузку (*Соглаш. о прам. сообщ.*, § 13).

времени дѣйствительной *отправки* очередного груза; 2) о времени *подачи* подвижного состава для *нагрузки* средствами отправителя и принятія его обратно, т.-е. о времени окончанія нагрузки (эти двѣ отмѣтки въ дубликатъ вносятся только тогда, когда онъ предъявленъ для этой цѣли агенту дороги); 3) о времени *привытія* груза; 4) о времени *подачи* вагоновъ подъ *выгрузку средствами получателя* и о времени окончанія ея; 5) о времени *выгрузки* (когда она производится *средствами дорогъ*); 6) о времени *выдачи* груза получателю (всѣ эти отмѣтки вносятся только въ накладную); 7) о томъ, что грузъ въ данное время *еще не прибылъ* на станцію назначенія (отмѣчается только въ дубликатѣ по требованію получателя; „Правила“ п. 18) ¹⁾.

Къ *третьей категоріи* относятся разныя фактическія указанія о грузѣ, вносимыя агентами дорогъ. Такъ, въ накладной дѣлается отмѣтка о мѣстѣ отправленія (станціонный штемпель) ²⁾, объ избранномъ самою дорогою наиболѣе выгодномъ пути, о произведенной отгрузкѣ кладѣ вслѣдствіе оказавшагося перегруза вагона (ст. 60), о первоначальномъ взвѣшиваніи, произведенномъ дорогою на станціи отправленія ³⁾ и о взвѣшиваніи произведенномъ впоследствии для повѣрки ⁴⁾, о составленныхъ протоколахъ, о личности получателя (см. выше), а также о томъ, чьими средствами производилась нагрузка и выгрузка (о послѣднемъ см. *Соглаш.* о прям. сообщ., § 13). Въ особую рубрику „Примѣчанія“ заносятся свѣдѣнія, касающіяся нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ, перевозимыхъ по „особымъ условіямъ“.

¹⁾ Если эта послѣдняя отмѣтка, т.-е., справка, сообщенная грузохозяину о *непривытіи* груза, окажется *неверною*, то всѣ послѣдствія этой ошибки (излишнее храненіе, продажа груза съ публичнаго торга и пр.) несетъ желѣзная дорога, введшая грузохозяина въ заблужденіе. Впрочемъ, по разъясненію Сената (рѣш. 1891 г. № 79) *отсутствіе* подобной отмѣтки на дубликатѣ само по себѣ не свидѣтельствуетъ о томъ, что грузохозяинъ о прибытіи груза не справлялся. Если *другими доказательствами* будетъ установлено, что грузохозяинъ объ этомъ справлялся и что ему была сообщена *неверная* справка о *непривытіи* груза, то и въ этомъ случаѣ дорога отвѣчаетъ за послѣдствія (*неправильную* продажу груза; ссылка желѣзной дороги на „правила употребленія накладной“ Сенатомъ по этому дѣлу была отвергнута въ виду того, что „Правила“ не опубликованы въ Собр. Узак. и не были представлены къ дѣлу).

²⁾ Если грузъ заявленъ изъ частнаго складочнаго помѣщенія, приписаннаго къ станціи, то объ этомъ также отмѣчается въ накладной (Собр. Уз. 1896 г. № 120).

³⁾ Всѣ по опредѣленію желѣзной дороги заносится въ соотвѣтствующую вертикальную графу лицевой стороны накладной и дубликата и удостоверяется штампелемъ вѣсовщика (Правила употр. накл., § 10). — О значеніи этихъ отмѣтокъ для взиманія сбора за взвѣшиваніе см. § 41.

⁴⁾ О повѣркѣ вѣса отмѣчается на оборотѣ накладной и дубликата за подписью агента съ наложеніемъ штемпеля (Правила, § 11).

При повагонной перевозкѣ наверху лицевой стороны накладной отмѣчается № и подъемная сила вагона (Соглаш. о прям. сообщ., § 11).

Какъ накладная, такъ и дубликатъ по дѣйствующей формѣ скрѣпляются *подписью агента станціи отправленія*.

О свѣдѣніяхъ, вносимыхъ въ накладную агентами дорогъ безъ участія грузохозяина, слѣдуетъ сказать, что *на нихъ не распространяется ст. 55 Общ. Устава*, т.-е., въ этой части накладная не можетъ имѣть такой же силы доказательства между сторонами, какъ и всѣ прочія части накладной, потому что непремѣннымъ условіемъ для этого является участіе *объихъ* сторонъ въ составленіи какъ цѣлаго документа, такъ и отдѣльныхъ его частей. Если удостовѣреніе, исходящее отъ агента желѣзной дороги, можетъ имѣть значеніе письменнаго доказательства противъ грузохозяина, то оно сохраняетъ его и въ томъ случаѣ, когда оно помѣщено въ накладную. Само же по себѣ помѣщеніе въ накладную не можетъ усиливать доказательной силы подобныхъ удостовѣреній.

§ 9. Моментъ заключенія договора перевозки (ст. 61 Общ. Уст.).

Когда отправитель внесъ въ накладную всѣ требуемыя закономъ свѣдѣнія и заявленіи и передалъ накладную желѣзной дорогѣ, то, казалось бы, съ этого момента, или по крайней мѣрѣ, съ того момента, какъ дорога выдала отправителю дубликатъ, долженъ бы считаться заключеннымъ и самый договоръ перевозки. На самомъ дѣлѣ, однако, это не всегда такъ.

Въ силу ст. 61 Общаго Устава *„договоръ перевозки считается заключеннымъ съ момента принятія станціей отправленія груза вмѣстѣ съ накладною къ отправкѣ*. Принятіе груза къ отправкѣ удостовѣряется *наложеніемъ на накладной штемпеля станціи отправленія*, обозначающаго день, мѣсяцъ и годъ, когда сіе послѣдовало. *Штемпель налагается на накладную: а) ежели грузъ принятъ къ отправкѣ безъ обожданія въ складѣ—немедленно вслѣдъ за окончаніемъ сдачи товара, слѣдующаго по накладной, и б) если грузъ принятъ къ перевозкѣ съ обожданіемъ въ складѣ—при наступленіи очереди отправки*».

Такимъ образомъ, договоръ перевозки считается заключеннымъ не съ того момента, какъ грузъ принятъ на станцію, а только съ того момента, когда онъ принятъ „къ отправкѣ“, т.-е. *когда онъ немедленно можетъ быть отправленъ въ путь*¹⁾. Дѣло въ томъ, что

¹⁾ См *Общ. Уст.* съ сужд. стр. 41—2 („если грузъ принятъ съ обожданіемъ въ складѣ, то моментъ заключенія договора... наступаетъ позднѣе выдачи дубликата накладной“). Мнѣнія г. Вербловскаго и Квачевскаго (стр. 144) по этому предмету, очевидно, невѣрны. Тотъ же порядокъ заключе-

въ силу закона (ст. 49) желѣзныя дороги обязаны принимать грузы не только къ немедленной перевозкѣ, но и *на храненіе* впредь до тѣхъ поръ, покуда явится возможность перевозки. Подчиняясь этой обязанности, дорога принимаетъ грузъ на храненіе (ср. ст. 100), т.-е., заключаетъ договоръ поклажи; когда же грузъ можетъ быть отправленъ въ путь, она заключаетъ съ отправителемъ самый договоръ перевозки ¹⁾.

Итакъ, когда грузъ принимается только на храненіе впредь до отправки, а не для немедленной отправки, то дорога заключаетъ съ отправителемъ *договоръ поклажи*. Въ удостовѣреніе этого ему выдается дубликатъ накладной (ст. 62) ²⁾. Кромѣ дубликата и въ опроверженіе его (когда онъ выданъ слишкомъ рано или слишкомъ поздно) время заключенія договора поклажи можетъ быть доказываемо другими способами (напр., накладною, ордеромъ или пропускомъ).

Что же касается до времени заключенія договора *перевозки* на желѣзныхъ дорогахъ, то оно, какъ и на почтѣ при сдачѣ корреспонденціи, удостовѣряется особымъ штемпелемъ на накладной (на оборотной сторонѣ ея); этотъ порядокъ на нашихъ, какъ и на заграничныхъ дорогахъ, заведенъ уже давно. Но надо замѣтить, что штемпель не болѣе, какъ „удостовѣреніе“, которое можетъ быть опровергнуто, если будетъ доказано, что грузъ „*принятъ къ отправкѣ*“ раньше или позже того момента, который удостовѣряется штемпелемъ

нія договора установленъ по нѣмецкому регламенту (§ 54); по нѣмецкому *проекту* 1874 г., наоборотъ, договоръ перевозки долженъ считаться заключеннымъ уже съ момента выдачи квитанціи, хотя бы грузъ и былъ принятъ съ обождаіемъ на складѣ (ст. 36). Ср. также Рутковскій Англійск. ж.-д. зак-во, стр. 30.—До изданія Общ. Устава на нашихъ дорогахъ договоръ перевозки считался заключеннымъ также не съ момента принятія груза на станцію, а только съ момента выдачи квитанціи, которая по правиламъ выдавалась только послѣ нагрузки товара въ вагонъ.

¹⁾ Когда въ силу ст. 47 Общ. Уст. грузъ складывается отправителемъ *внѣ* площадей, приспособленныхъ дорогою для склада грузовъ, то таковой грузъ *вовсе не считается принятымъ* дорогою, а слѣдовательно, она и не отвѣчаетъ за него ни по договору перевозки, ни по договору поклажи (Собр. Узак. 1891 г. № 78.—Ср. Журналы Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1890 г., стр. 174—196).

²⁾ По прежнимъ условіямъ перевозки на грузъ, хранящійся впредь до отправки на станціи отправленія, дорога не выдавала документа, носящаго характеръ обязательства. Отправителю выдавался только „*пропускъ*“ съ означеніемъ количества мѣстъ безъ означенія вѣса. Это, между прочимъ, отнимало возможность распоряжаться грузомъ, во время храненія его на станціи, путемъ продажи или залога квитанціи. (Проектъ съ мотив., стр. 340; Труды Ком. Докладъ объ услов. перев. стр. 35—7). Въ связи съ этимъ дороги часто почти отвергали самую отвѣтственность за грузъ, хранящійся на станціи, хотя бы и по договору поклажи, но этотъ взглядъ отвергала судебная практика (см., напр., Касс. 1883 г. № 95 по д. Кутеля и ниже § 32).

(могутъ быть и случаи, когда на накладной по недосмотру вовсе не наложено штемпеля)¹⁾. Какимъ же способомъ, спрашивается, можно доказать, что штемпель наложенъ слишкомъ рано или слишкомъ поздно? Для этой цѣли, прежде всего, можетъ послужить штемпель *на дубликатъ*, который въ силу ст. 62 налагается при выдачѣ дубликата отправителю, если грузъ принятъ безъ обожданія въ складѣ. Если же грузъ принятъ съ обожданіемъ въ складѣ, то въ дубликатѣ обязательно прописывается время или очередь будущей отправки, вслѣдствіе чего отправитель имѣетъ возможность явиться на станцію ко дню наступленія очереди и потребовать, чтобы въ удостовѣреніе момента заключенія договора былъ наложенъ штемпель на дубликатѣ. Право на это ему предоставлено ст. 14. Правиль употреб. накладной съ тою, впрочемъ, оговоркою, что, если отправитель явится позже дня наступленія очереди, то вмѣсто штемпеля на дубликатѣ дѣлается отмітка о днѣ нагрузки. Такимъ образомъ, съ помощью штемпеля или отмітки на дубликатѣ можно провѣрить правильность штемпеля на накладной. Но, кромѣ того, для той же цѣли могутъ служить и другія доказательства. Нужно только, чтобы эти доказательства удостовѣряли *время нагрузки клади въ вагонъ*. Кладъ, нагруженная въ вагонъ или, вѣрнѣе сказать, кладъ, которую *начинаютъ* нагружать въ вагонъ (стт. 102, 104, п. в), считается „принятою въ отправкѣ“ въ техническомъ смыслѣ, вслѣдствіе чего штемпель и налагается именно „въ день погрузки клади“ (Прав. употреб. накл., п. 14); по прежнимъ условіямъ перевозки даже самая квитанція выдавалась отправителю лишь послѣ нагрузки клади въ вагонъ. Такимъ образомъ, если отправитель докажетъ, что нагрузка клади въ вагонъ началась *ранѣе* того момента, который удостовѣряется штемпелемъ, то договоръ долженъ считаться заключеннымъ уже съ момента начатія погрузки. Если, наоборотъ, дорога докажетъ, что нагрузка начата *позже* момента, удостовѣряемаго штемпелемъ, то договоръ пере-

¹⁾ Стт. 53 и 61 „считая наложеніе штемпеля на накладной за доказательство дѣйствительности и дня принятія товара, не исключаютъ возможности допущенія ошибки въ наложеніи штемпеля, которая можетъ быть удостовѣрена и другими доказательствами помимо накладной и ея дубликата“ (*отд. рѣш. Сената 9 дек. 1887 г. по д. Вейсбанда съ Юго-Зап. ж. д. № 1,432—87 г.*). Въ *отд. рѣш. Сената 6 ноября 1887 г. по д. Розенталя, Каминера, Тамбава и др. съ Юго-Зап. ж. д. №№ 1,119, 1,121 и сл.—87 г.*, съ другой стороны, признано, что стороны имѣютъ право ходатайствовать объ экспертизѣ „въ опроверженіе возможности ошибки въ наложеніи штемпеля станціи отправленія“. См. также герман. проектъ 1874 г., ст. 36; Eger, I, 68—70; Schott, 300 и др.—Возможность опроверженія штемпеля путемъ представленія другихъ доказательствъ о времени заключенія договора перевозки вытекаетъ также изъ ст. 8 Бернской Конвенціи (см. *мое изд.*, стр. 24).

возки долженъ считаться заключеннымъ только съ момента дѣйствительнаго начатія погрузки.

Основываясь на ст. 61 Общаго Устава, можно было бы думать, что договоръ перевозки *ipso jure* считается заключеннымъ уже съ момента окончанія сдачи груза на станцію или же (если онъ сдается для обожданія) *съ момента наступленія очереди*, независимо отъ того, послѣдовала ли вслѣдъ за тѣмъ нагрузка или нѣтъ. Но едва ли можно согласиться съ такимъ толкованіемъ. Законъ прямо требуетъ „*принятія* къ отправкѣ“. Значитъ, если по наступленіи очереди дорога все-таки не „принимаетъ“ груза къ отправкѣ, не приступаетъ къ нагрузкѣ, не кладетъ штемпеля на накладную, то она можетъ за это отвѣчать, какъ за нарушеніе очереди (стт. 52, 101 Общ. Уст.); договоръ же перевозки нельзя считать заключеннымъ. Послѣднее вѣрно уже потому, что грузъ *по винѣ или желанію самого отправителя* можетъ быть перенесенъ на новую очередь (ст. 52); это, очевидно, совсѣмъ не вяжется съ предположеніемъ о томъ, что договоръ перевозки долженъ считаться заключеннымъ уже *въ моментъ наступленія очереди*¹⁾.

Установить въ точности, съ какого момента возникаетъ договоръ перевозки, практически важно не только для разрѣшенія вопроса объ отвѣтственности за цѣлость груза, но и во многихъ другихъ отношеніяхъ. Для примѣра укажу на то, что *провозная плата* должна исчисляться по тарифу, дѣйствующему въ моментъ заключенія договора перевозки.

§ 10. Стороны въ договорѣ перевозки: а) Взаимное отношеніе правъ отправителя и получателя (держателя дубликата).—«Право распоряженія грузомъ» по договору перевозки; отличіе его отъ права на грузъ по другому основанію (стт. 78 и 112 Общ. Уст.).

Договоръ перевозки заключается между желѣзною дорогою и отправителемъ груза. Между тѣмъ, предметомъ этого договора обыкновенно служитъ передача груза не отправителю, а третьему лицу, т. е. получателю, и притомъ—передача не въ томъ мѣстѣ, гдѣ договоръ заключенъ, а въ другомъ мѣстѣ, въ мѣстѣ назначенія, гдѣ находится получатель. Это свойство договора перевозки естественно ведетъ къ тому, что за получателемъ, какъ за лицомъ, для котораго установлены права по договору перевозки и въ интересахъ котораго

¹⁾ *Срокъ доставки*, однако, основываясь на буквѣ ст. 53 Общ. Уст. всегда долженъ считаться съ момента наступленія очереди (см. § 18), исключая тѣ случаи, когда очередь нарушена по винѣ отправителя.

по большей части совершается самая перевозка, должно быть признано въ той или иной формѣ право требовать исполненія по этому договору; это тѣмъ болѣе необходимо, что, не присутствуя при исполненіи договора, самъ отправитель лишенъ возможности наблюдать за точнымъ и своевременнымъ его исполненіемъ. Для предоставленія правъ, вытекающихъ изъ договора перевозки, другимъ лицамъ, кромѣ отправителя, практика выработала *нѣсколько разныхъ системъ*:

1) *Первая система* та, что *одновременно* съ правами отправителя возникаютъ и права того лица, которому грузъ адресованъ, т.-е. права получателя. Это, однако, приводитъ къ частымъ столкновеніямъ между отправителемъ и получателемъ. Отправитель, создавъ съ самаго момента заключенія договора рядомъ съ собою такое же полномочное лицо, какъ и онъ самъ, тѣмъ самымъ отнимаетъ у себя всякую возможность измѣнить собственною властью первоначальныя условія договора, а тѣмъ болѣе устранить первоначальнаго адресата и потребовать выдачи груза другому. Неизмѣняемость первоначальныхъ условій договора перевозки—последнее слово этой системы ¹⁾.

2) Во избѣжаніе этого *другая система* исходитъ изъ того, что права получателя возникаютъ не въ моментъ заключенія договора, а *позже*, т.-е. только *по прибытіи груза на мѣсто назначенія*, когда права получателя необходимо должны быть осуществлены и когда отправитель всего менѣе можетъ помочь этому своимъ личнымъ вмѣшательствомъ. Эта система, обезпечивающая интересы отправителя, а слѣдовательно и кредита, послѣдовательно проведена въ нѣмецкомъ (австрійскомъ и германскомъ) законодательствѣ (art. 402—405 Торг. Кодекса). По этой системѣ отправитель во время нахождения груза въ пути является единственнымъ его хозяиномъ. Получатель въ это время имѣетъ только право на предъявленіе къ возчику такихъ требованій, которыя необходимы для безопасности груза ²⁾. Будучи единственнымъ хозяиномъ груза, отправитель можетъ, между прочимъ, и устранить первоначальнаго адресата, назначивъ вмѣсто него другого. Но съ момента прибытія груза на мѣсто назначенія конкурентомъ отправителя становится получатель. Онъ приобретаетъ право на предъявленіе къ возчику всѣхъ требованій, вытекающихъ изъ договора перевозки, въ томъ числѣ и требованія о выдачѣ груза ³⁾

¹⁾ Eger. Die Einführ. eines internat. Frachtrechts, 35—7; Feraud—Giraud. 164, 194.

²⁾ Бернская Конвенція—ст. 15—этого права не признаетъ (см. мое изд., стр. 44), хотя въ основныхъ чертахъ ею принята нѣмецкая система дорожныхъ документовъ (см. ниже).

³⁾ О разныхъ юридическихъ объясненіяхъ—конструкціяхъ—этого права см. Eger, II, 81 и сл.

Изъ положенія конкуррента отправителя въ положеніе *единственнаго* хозяина груза получатель переходитъ съ того момента, какъ, по прибытіи груза на станцію назначенія, ему *передана накладная* или же имъ предъявленъ къ дорогѣ искъ о выдачѣ груза. До этого момента отправитель остается настолько хозяиномъ груза, что можетъ устранить и самого получателя (т. е., назначить вмѣсто него другого), если тотъ не успѣлъ воспользоваться своими правами. Наоборотъ, *послѣ* этого момента отправитель выбываетъ и уступаетъ мѣсто получателю: по разъясненію практики, однако, отправитель не теряетъ окончательно своихъ правъ, а только *связанъ правами получателя*: отсюда слѣдуетъ, между прочимъ, что, если получатель отъ правъ своихъ *откажется*, то отправитель вновь является полноправнымъ контрагентомъ ¹⁾. Эта нѣмецкая система съ 1 января 1893 года въ Германіи согласована съ системою Бернской Конвенціи (см. ниже) въ слѣдующемъ: отправителю въ Германіи *предоставлено* требовать выдачи дубликата. Если дубликатъ выданъ, то отношенія сторонъ регулируются согласно ст. 15 Конвенціи. Если же дубликатъ не выданъ, то примѣняются попрежнему вышеизложенныя правила ²⁾.

3) *Третья система* принята въ *нашемъ* законѣ и уже ранѣе изданія Общаго Устава была принята на нашихъ дорогахъ. Исходный пунктъ этой системы тотъ, что отправителю выдается особый документъ, подлежащій свободному переходу изъ рукъ въ руки и дающій *исключительное право распоряженія грузомъ* тому лицу, въ рукахъ котораго документъ этотъ находится ³⁾. Экономическія выгоды этой системы состоятъ въ томъ, что время, необходимое для перевозки груза, не теряется даромъ, что особенно важно при нашихъ разстояніяхъ и при условіяхъ эксплуатаціи нашихъ дорогъ. Когда грузы послѣ сдачи ихъ къ отправленію лежатъ иногда по цѣлымъ мѣсяцамъ въ ожиданіи очереди ⁴⁾. Въ теченіе этого времени грузъ не мертвый капиталъ, потому что съ дубликатомъ въ рукахъ можно воспользоваться благопріятнымъ настроеніемъ рынка и продать грузъ во время нахождения его въ пути или на станціи отправленія; дубликатъ можно заложить и подъ него получить ссуду. Кромѣ того, дубликатъ облегчаетъ наличный расчетъ между отправителемъ-продавцомъ и получателемъ-покупщикомъ: получая дубликатъ, покупщикъ

¹⁾ Eisenb. Entsch. IV, 412; Schott, 394; contra Eger, II, 80 и сл.

²⁾ Verkehrs-Ordnung, § 64. — См. Eger. Preus. Eisenb., II, 578.—На австрійскихъ дорогахъ система Конвенціи принята безусловно, т. е., выдача дубликатовъ *обязательна*.

³⁾ Ср. ст. 350 Уст. Торг.

⁴⁾ *Медленность* водяной перевозки одна изъ главныхъ причинъ возникновенія коносаментовъ.

можетъ смѣло расплатиться съ продавцомъ, потому что знаетъ, что продавецъ ничего болѣе не можетъ сдѣлать съ грузомъ во время нахождения его въ пути. Наконецъ, нужно принять во вниманіе и то, что купленный товаръ, какъ собственность покупателя, во время перевозки находится уже на рискѣ этого послѣдняго, т.-е. *на рискъ получателя*, и, такимъ образомъ, отправитель сплошь да рядомъ вовсе не заинтересованъ въ судьбѣ этого груза; если, поэтому, оставлять у отправителя исключительное право распоряженія грузомъ, какъ это принято, въ нѣмецкой системѣ, то выходитъ, что *у товара въ пути вовсе нѣтъ настоящаго хозяина*.

На ряду съ этими выгодами наша система имѣетъ, однако, и весьма существенные недостатки. Лишая отправителя всякихъ правъ съ того момента, какъ онъ выпустилъ изъ рукъ дубликатъ, она этимъ вредитъ интересамъ кредита, такъ какъ при такихъ условіяхъ отправитель-продавецъ задолго еще до прибытія товара на мѣсто назначенія долженъ себя обезпечить тѣмъ или инымъ способомъ, часто обременительнымъ для получателя-покупщика. Далѣе, дѣйствующая у насъ система вызываетъ большія усложненія при потерѣ дубликата (см. § 12), что, между прочимъ, и побудило Госуд. Совѣтъ въ 1894 г. „предоставить Министру Путей Сообщенія подвергнуть обсужденію вопросъ объ измѣненіи дѣйствующихъ правилъ Общаго Устава рос. ж. д. о документахъ на отправляемые по симъ дорогамъ грузы и предположенія свои по означенному предмету внести на уваженіе Госуд. Совѣта въ возможно непродолжительный срокъ“ (*Собр. Узак.* 1894 г. № 92). Наконецъ, наша система вводитъ въ сухопутную перевозку *строія правила объ отвѣтственности по букетъ документа, свойственныя коносаментамъ* (см. § 12), правила, которыя даже на нѣмецкихъ дорогахъ, болѣе аккуратныхъ, чѣмъ наши, нынѣ признаются опасными на практикѣ ¹⁾. Если у насъ, въ Россіи,

¹⁾ Нѣмецкія дороги не пожелали воспользоваться институтомъ „грузовыхъ квитанцій“ (юридическое подобіе нашихъ дубликатовъ), т.-н. „Ladescheine“, хотя институтъ этотъ и нормированъ былъ еще въ Торговомъ Кодексѣ (Eger, III, 6, 7, 28, 122, 123). О подобной же оппозиціи, имѣвшей нѣкогда мѣсто противъ выдачи *récépissés* со стороны французскихъ дорогъ (хотя эти *récépissés* и не имѣютъ значенія коносамента), см. Feraud-Giraud, I, 129. Система грузовыхъ квитанцій съ правами коносаментовъ не привилась также и на английскихъ дорогахъ (Eger, Die Einführung etc., стр. 74). Наоборотъ, на американскихъ дорогахъ принята въ существѣ та же система, что и на нашихъ; отправителямъ выдаются т.-н. bill of lading (Stimson, 509).—Неудачную въ практическомъ отношеніи попытку регулировать право распоряженія грузомъ въ зависимости отъ оговорокъ, сдѣланныхъ въ накладной отправителемъ и усложняющихъ ея и безъ того сложное содержаніе, находимъ въ швейц.-ж.-д. законѣ 1875 г. (критику см. у Egera, Die Einführung etc., 17—23), нынѣ (со введеніемъ Бернской Конвенціи) впрочемъ, отмѣненнымъ.

эта система пока не кажется обременительною для желѣзныхъ дорогъ, то, быть можетъ, объясненіе этого заключается отчасти въ томъ, что ни дороги, ни публика, ни судебная практика до сихъ поръ не усвоили себѣ въ надлежащей степени всѣхъ юридическихъ особенностей этой системы, вводящей въ отношенія между дорогою и грузохозяйномъ строгость, свойственную вексельному праву (см. § 12).

Четвертая система, принятая Бернскою Конвенціею (ст. 8, 15 и 16), представляетъ нѣчто среднее между второю и третьею. Дубликатъ накладной выдается, но за нимъ не признается значенія коносамента (ст. 8 Конвенціи). Безъ дубликата въ рукахъ отправитель не вправе распоряжаться грузомъ (ст. 15)¹⁾; но, съ другой стороны, одно нахожденіе дубликата въ рукахъ другого лица, хотя бы лицу этому и былъ адресованъ грузъ, никакихъ правъ этому лицу не даетъ. Съ момента прибытія груза на станцію назначенія дубликатъ теряетъ всякое значеніе, и грузъ долженъ быть выданъ адресату безъ истребованія отъ него дубликата (ст. 16, п. 2²⁾). Такимъ образомъ, назначеніе дубликата по Конвенціи заключается не въ томъ, чтобы служить предметомъ оборота во время нахожденія товара въ пути, а единственно лишь въ томъ, чтобы нѣсколько ограничить на это время права отправителя, насколько это необходимо въ интересахъ адресата³⁾. Такое же значеніе имѣетъ т. н. *gescrissé* на французскихъ дорогахъ (Lyon-Saïon, I. 470). Въ остальномъ Конвенція въ существѣ придерживается нѣмецкой системы (св. выше).

Возвращаясь къ третьей системѣ, дѣйствующей во внутреннемъ сообщеніи русскихъ дорогъ, посмотримъ къ какимъ выводамъ эта система приводитъ. По этой системѣ, какъ сказано, желѣзная дорога, заключая договоръ перевозки съ отправителемъ, рядомъ съ этимъ

¹⁾ Иначе — дорога отвѣчаетъ за убытки, причиненные адресату, которому дубликатъ былъ переданъ (предъ другими держателями дубликата, кромѣ адресата, напр., предъ банкомъ, выдавшимъ ссуду подъ дубликатъ, дорога по Конвенціи не отвѣчаетъ — см. мое изданіе, стр. 42—3).

²⁾ Хотя въ ст. 19 Конвенціи и сказано, что порядокъ выдачи опредѣляется законами страны прибытія, но это относится лишь къ вѣншей процедурѣ. Поэтому, и у насъ въ Россіи *международный грузъ подлежитъ выдачѣ адресату безъ истребованія дубликата* (подтверждено циркул. Деп. ж. д. 1894 г. № 12974; см. Eger, Preuss. Eis., 576).

³⁾ Право иска о вознагражденіи за утрату груза въ пути по Конвенціи принадлежитъ только отправителю. Право же на другіе иски принадлежитъ отправителю лишь тогда, когда у него въ рукахъ имѣется письменное соглашеніе адресата (см. мое изданіе, стр. 58). — Всѣ изложенныя выше выводы о значеніи дубликата по Конвенціи подтверждаются мотивами къ Конвенціи (см. Archives Diplomatiques, 1888, III. 214—220, 293; IV, 67—71, 80, 184; извлеченіе изъ нихъ см. въ моемъ изд. Конвенціи, стр. 40—44),

выдаетъ особый документъ, носящій характеръ обязательства. Обязательство это передается отправителю, но, выдавая его, дорога обязывается не передъ отправителемъ только, а предъ всякимъ будущимъ держателемъ дубликата (см. § 12). Поэтому, какъ только дубликатъ переходитъ изъ рукъ отправителя къ другому лицу, права отправителя, какъ контрагента по договору перевозки, ограничиваются правами держателя дубликата. Держатель дубликата имѣетъ исключительное право распоряженія грузомъ (ст. 78); грузъ выдается только ему (ст. 86); наконецъ, только ему или тому, въ чьихъ рукахъ находится дубликатъ въ моментъ выдачи груза, выдается и вознагражденіе за утрату, порчу и просрочку груза (ст. 112) ¹⁾ Соответственно съ этимъ ограничены и права отправителя. Отправитель безъ представленія дубликата не можетъ предъявлять къ желѣзной дорогѣ такихъ требованій, исполненіе коихъ противорѣчило бы обязательству, которое дорога приняла на себя предъ держателемъ дубликата.

Слѣдуетъ ли, однако, изъ этого, что у отправителя, передавшаго дубликатъ другому лицу, *нѣтъ болѣе никакихъ правъ по договору перевозки*? Полагаясь на буквальную редакцію ст. 112 Общ. Устава, можно было бы отвѣтить на этотъ вопросъ утвердительно. Ст. 112 гласитъ, что „предъявлять къ желѣзной дорогѣ требованія, вытекающія изъ договора перевозки, можетъ только лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ“, т.-е. только держатель дубликата (ст. 78). Но не слѣдуетъ забывать, прежде всего, что ст. 112 помѣщена въ главѣ объ „отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ“. Такимъ образомъ, она опредѣляетъ только лицо, которому принадлежитъ право на предъявленіе къ дорогѣ претензій *о вознагражденіи за нарушеніе* обязанностей по перевозкѣ. Другихъ претензій ст. 112 вовсе не касается ²⁾. Но и въ этихъ предѣлахъ бук-

¹⁾ Съ выдачею груза получателю дубликатъ у него *отбирается*, вза-мѣнъ чего ему возвращается накладная, на которой отмѣчается, *кто былъ получателемъ* груза (см. § 7). Разъ, такимъ образомъ, личность получателя удостовѣрена, онъ уже впоследствии, предъявляя къ дорогѣ искъ о вознагражденіи за порчу или частичную утрату, *не обязанъ непременно представлять накладную* и наоборотъ—одно фактическое нахожденіе накладной въ рукахъ извѣстнаго лица безъ представленія доказательствъ, что именно это лицо было законнымъ держателемъ дубликата въ моментъ выдачи груза, не можетъ присвоить этому лицу *правъ*, принадлежащихъ хозяину груза. Оба эти положенія признаны въ рѣш. Сената 1890 г. по д. Россійскаго Общ. Транс. Кладей съ Юго-Зап. ж. д. № 28 (въ *отд. рѣш.* 1891 г. (январь) по д. Брегмана съ Привислян. ж. д. оба эти положенія примѣнены и къ искамъ о вознагражденіи за просрочку).

²⁾ Другое мѣсто занимаетъ ст. 26 Бернской Конвенціи (см. *мое изд.*, стр. 57—8).

вальная редакція ст. 112 слишкомъ широка, такъ какъ изъ стт. 100 и 101 того же Устава видно, что право на вознагражденіе за отъездъ въ пріемъ груза для перевозки и за нарушеніе очереди принадлежит *отправителю* (хотя бы въ рукахъ у него и не было дубликата). Изъ этого видно, что ст. 112, не взирая на свою редакцію, имѣетъ совершенно специальныйъ смыслъ: она касается только претензій о вознагражденіи за утрату, порчу и просрочку груза (стт. 102—110). Выводить изъ ст. 112 другое, а именно то, что съ момента передачи дубликата въ чужія руки отправитель теряетъ всѣ свои права контрагента по договору перевозки, невозможно уже по тому одному, что онъ, отправитель, до конца остается лицомъ *обязаннымъ* по договору перевозки предъ желѣзною дорогою: съ него она можетъ требовать слѣдующіе ей платежи, когда они не покрываются стоимостью груза (Общ. Уставъ, ст. 59, 60, 65, 66, 67, 73, 78). Права отправителя, наложившаго на грузъ платежъ (стт. 74—76 Общ. Устава) при подобномъ толкованіи ст. 112 представлялись бы также не совсемъ понятными.

Итакъ, *отправитель остается контрагентомъ, права котораго ограничены правами держателя дубликата*. Отсюда вытекаетъ нижеслѣдующее:

а) Отправитель не лишенъ права на предъявленіе къ дорогѣ требованій, *не противоречащихъ* правамъ держателя дубликата. Въ частности, онъ можетъ требовать, чтобы грузъ былъ выданъ законному получателю; онъ можетъ требовать, чтобы грузъ былъ охраненъ тѣми или иными мѣрами отъ порчи, утраты или просрочки.

б) Отправитель, хотя бы у него и не было дубликата, вправѣ, по разъясненію Сената (рѣш. 1896 г. № 20 по д. Геймана), въ качествѣ лица, потерпѣвшаго отъ неправильныхъ дѣйствій желѣзной дороги, предъявлять къ ней такія требованія, которыя, не вытекающія изъ исполненія ею договора перевозки, *не подходятъ подъ ст. 112 Общ. Уст.*¹⁾

в) Отправитель *вновь становится полноправнымъ* контрагентомъ съ того момента, какъ держатель дубликата отъ правъ своихъ *откажется* (безъ передачи ихъ какому либо другому лицу), или же *не явится* въ установленный срокъ (стт. 84 и 90 Общ. Устава) за полученіемъ груза. Это вытекаетъ прямо изъ содержанія стт. 84 и 90,

¹⁾ Соглашаясь съ этимъ въ принципѣ, нельзя признать правильнымъ рѣшеніе Сената въ примѣненіи къ тому иску, который Сенатъ имѣлъ въ виду. Это былъ искъ о вознагражденіи за *поджогъ* груза, т.-е. за выдачу получателю другого груза взаменъ отправленнаго. Такой искъ вполне подходитъ подъ ст. 112 Общ. Уст., ибо это есть въ существѣ искъ о вознагражденіи за утрату отправленнаго груза.

которыя, опредѣляя, съ какого момента грузы должны считаться „невостребованными“, предоставляютъ отправителю распорядиться дальнѣйшею судьбою этихъ грузовъ безъ какой-либо оговорки о томъ, что для этого требуется представленіе дубликата (ср. болѣе ясную редакцію Проекта Коммиссіи, ст. 207: „въ случаѣ неявки держателя дубликата накладной или отправителя“). То же разъяснено въ рѣш. Прав. Сената 1888 г. № 99 по д. Латонина ¹⁾. Возстановленіе правъ отправителя, какъ контрагента, въ отношеніи грузовъ невостребованныхъ составляетъ неизбѣжный выводъ, вытекающій изъ самой цѣли договора перевозки. По этому договору отправитель посылаетъ грузъ для передачи его въ извѣстный срокъ получателю. Если получатель за грузомъ не является, то дорога, которая вовсе не взялась хранить грузъ на неопредѣленное время, а только перевезти его съ мѣста на мѣсто, предлагаетъ отправителю получить его обратно; если же и отправитель отъ него отказывается, то дорога

¹⁾ Сенатъ признаетъ, что „юридическія отношенія желѣзной дороги по перевозкѣ груза устанавливаются, прежде всего, договоромъ ея именно съ грузоотправителемъ; права же другихъ лицъ, какъ получателей, хотя и опредѣляются закономъ, но только вслѣдствіе предоставленія оныхъ тѣмъ или другимъ лицамъ со стороны самого отправителя. Означенный договоръ считается заключеннымъ съ момента принятія желѣзною дорогою груза (ст. 60?) и не прекращается до полнаго осуществленія постановленныхъ въ договорѣ условий“. Доводательства этого Сенатъ усматриваетъ въ стт. 59, 60 и 90 О. У. „Въ нормальномъ порядкѣ, т.-е. до истеченія установленнаго въ 90 ст. для принятія груза срока, личность отправителя, какъ такового, заслоняется правами его же или иного лица, какъ имѣющихъ, по 78 ст., право распоряженія грузомъ не иначе какъ подъ условіемъ обладанія дубликатомъ накладной“; когда же грузъ становится невостребованнымъ, „выступаетъ снова самостоятельная роль отправителя, какъ такового“. Для этого и требуется увѣдомленіе отправителя по адресу, обязательно указываемому въ накладной. Въ виду этого Сенатомъ и разъяснено, что „еслибы отправитель, получившій увѣдомленіе о невостребованномъ грузѣ, былъ поставленъ въ невозможность предъявить выданный ему дубликатъ накладной, потому ли, что таковой утраченъ, или по иной причинѣ, напр., по нахожденію его въ рукахъ лица, отказавшагося отъ принятія груза, *непредъявленіе отправителемъ дубликата само по себѣ не можетъ служить желѣзной дорогѣ основаніемъ къ отказу въ принятіи отъ него требованія о выдачѣ или иномъ указанія относительно невостребованнаго груза*“. Удовлетворивъ требованія отправителя послѣ публикацій, требуемыхъ ст. 90, дорога уже не можетъ отвѣчать предъ держателемъ дубликата. Общій срокъ ст. 90 въ ст. 84 сокращенъ для грузовъ, подверженныхъ порчѣ. До этихъ сроковъ для дороги обязательны лишь требованія, исходящія отъ держателя дубликата, хотя она и можетъ удовлетворить требованія отправителя на собственный страхъ.—То же разъясненіе подтверждено въ Касс. 1888 г. № 98 по д. Пономарева въ примѣненіи къ случаямъ утраты дубликата.—См. также мою статью въ Журн. Гр. и Уг. Права 1887 г., VI, стр. 127.—Ср. почтовые правила въ *Прав. Вѣст.* 1871 г. № 169, ст. 194 и др.

приступаетъ къ продажѣ груза, чтобы избавиться отъ дальнѣйшаго храненія. Это коренное свойство договора перевозки не должно измѣняться отъ того, что дорога выдала на грузъ дубликатъ. Дубликатъ не болѣе, какъ бумага, предназначенная для облегченія сдѣлокъ съ грузомъ *во время нахожденія его въ пути* (см. выше). Дубликатъ не то же, напр., что варрантъ (складочное свидѣтельство). Владѣлецъ дубликата *обязанъ* немедленно по прибытіи груза на станцію назначенія явиться за его полученіемъ (ст. 81). Изъ самого свойства дубликата, какъ документа временнаго, такимъ образомъ, вытекаетъ, что онъ не можетъ сохранять безусловной силы на неопредѣленное время.

По истеченіи сроковъ, указанныхъ въ стт. 84 и 90, отправитель, вновь становясь полноправнымъ контрагентомъ дороги, въ правѣ предъявлять къ ней требованія не только о выдачѣ груза, но и всякія другія требованія, вытекающія изъ договора перевозки (о вознагражденіи за утрату, порчу и просрочку, о деньгахъ, вырученныхъ отъ продажи груза и пр.). Не слѣдуетъ, однако, думать, что возстановленіе правъ отправителя соединено съ *погашеніемъ* правъ держателя дубликата. Въ силу стт. 84 и 90 держатель дубликата ставится только на одну доску съ отправителемъ; оба становятся лицами равноправными и дорога исполняетъ требованія того изъ нихъ, кто заявитъ ихъ первымъ ¹⁾. Что касается *международныхъ* грузовъ, то къ нимъ примѣняется ст. 24 Бернской Конвенціи, которая предписываетъ *немедленно* извѣстить отправителя, „если встрѣтится препятствіе къ выдачѣ груза“—съ тѣмъ, конечно, чтобы отправитель распорядился грузомъ, для чего предъявленіе дубликата отъ него также *не требуется*, тѣмъ болѣе, что дубликатъ по Конвенціи, какъ это объяснено выше, вовсе не имѣетъ значенія нашего дубликата ²⁾.

¹⁾ По вопросу о правахъ отправителя ср. рѣшеніе Сената 1882 г. № 23.

²⁾ Ср. Eger. Preuss. Eisenb., II, 630 („die Benachrichtigung hat an den Absender zu erfolgen, und zwar gleichviel ob er sich im Besitze des Frachtbriefduplicats befindet oder nicht“). Къ числу „препятствій къ выдачѣ груза“ регламентъ (§ 70) относитъ отказъ отъ приема или *несвоевременный приемъ* и т. д. Сюда же относятся случаи спора до приема („Streit über die Annahme, über den Zustand der Gutes“ etc.). За отправителемъ признается право на искъ къ дорогѣ объ убыткахъ отъ небрежности, допущенной при исполненіи таможенныхъ обрядностей (Eisenb. Entsch., I, 1—3).—По швейцарскому закону искъ о вознагражденіи за утрату, порчу и просрочку можетъ быть предъявленъ и безъ дубликата, но лишь подъ условіемъ представленія *залога* (на случай позднѣйшей претензіи держателя дубликата).—На американскихъ дорогахъ отправитель и безъ евитанціи (bill of lading) можетъ предъявлять всѣ требованія, вытекающія изъ договора перевозки, исключая требованія о выдачѣ груза (Stimson, 508).—Англійская и французская юриспруденція вообще не проводятъ строгой грани между правами отправителя и получателя и, сверхъ того,

Таковы правила о легитимации сторонъ по договору перевозки. На основаніи этихъ правилъ въ каждомъ данномъ случаѣ разрѣшается вопросъ о томъ, обязана ли дорога исполнить требованіе по договору перевозки, исходящее отъ даннаго лица, имѣетъ ли это лицо право распоряженія грузомъ? „Право распоряженія грузомъ“ путемъ требованій, обращенныхъ къ желѣзной дорогѣ, не слѣдуетъ, однако, смѣшивать съ *правомъ на грузъ*, вытекающимъ изъ того или другого основанія. Право собственности на грузъ можетъ не принадлежать ни отправителю, ни получателю (напр., когда грузъ отсылается по желѣзной дорогѣ чрезъ транспортную контору) ¹⁾. Но дорогѣ нѣтъ вовсе дѣла до собственника; она въ правѣ и обязана исполнять только требованія того лица, за которымъ законъ признаетъ „право распоряженія“ по договору перевозки. Если дорога поступить иначе, если, напр., она выдастъ грузъ лицу, которое вмѣсто дубликата предъявляетъ документъ, удостоверяющій его право собственности на грузъ, то она отвѣчаетъ за нарушеніе договора перевозки. То же разъяснено въ рѣш. Прав. Сената 1879 г., № 157, по д. транспортной компаніи „Надежда“ ²⁾. Но если собственникъ груза не имѣетъ права обращаться *непосредственно* къ дорогѣ съ какими-либо требованіями, то, конечно, это не препятствуетъ ему обратиться съ *судъ* съ искомъ о признаніи за нимъ права собственности на грузъ и объ обезпеченіи этого иска путемъ наложенія ареста на грузъ, находящійся въ рукахъ дороги (см., однако, Касс. 1881 г., № 6, по д. Кузьмина). Арестъ на грузъ можетъ быть наложенъ судомъ также по просьбѣ кредиторовъ собственника или залогодержателей; онъ можетъ быть наложенъ судебнымъ слѣдователемъ и т. п. По наложеніи ареста дорога, разумѣется, не въ правѣ будетъ исполнять распоряженій, противорѣчающихъ наложенному аресту ³⁾. Точно также ст. 78

смѣшиваютъ вопросъ о правѣ распоряженія грузомъ по договору перевозки съ вопросомъ о правѣ на грузъ по договору между отправителемъ и получателемъ (см. ниже). Поэтому, право на предъявленіе требованій по договору перевозки часто признается за отправителемъ, если грузъ путешествуетъ *на его рискъ*, т.-е. остается его собственностью (Lyon Caen, I, 480; Bédarride, 497—500; Féraud-Giraud, II, 257—8, Browné, 290). Наконецъ, почтовые правила признаютъ право на вознагражденіе только за отправителемъ. (Врем. Пост. по почт. части—*Прав. Вѣстн.* 1871 г. № 169, стт. 13, 15, 30, 31, 45, 55 и др.; Schott, 558).

¹⁾ Владѣльцемъ груза, однако, несомнѣнно считается владѣлецъ дубликата, а по закону (ст. 534 Зак. Гражд.) владѣлецъ движимаго имущества считается собственникомъ его, *пока противное не будетъ доказано*.

²⁾ См. также *Отд. Рѣш. Сената 31 марта 1889 г. по д. Трифонова съ Владикавк. ж. д.*, № 2980—88 г.

³⁾ О примѣненіи этого правила къ тѣмъ случаямъ, когда на грузъ наложенъ платежъ отправителемъ, см. ниже, § 49; ср. Касс. 1888 г. № 52 по д. Гольденштейна.

Общ. Уст. не исключаетъ правъ на приостановленіе груза въ пути, принадлежащихъ конкурсному управленію въ силу *Устава о торговой несостоятельности* ¹⁾).

§ II. Стороны въ договорѣ перевозки: б) Передача дубликата.—Потеря дубликата (стт. 78 и 86 Общ. Уст.).

По нашему закону дубликатъ накладной, въ зависимости отъ желанія отправителя, можетъ быть выданъ именной или на предъявителя (ст. 54). Если дубликатъ выданъ на предъявителя, то передача „права распоряженія грузомъ“ совершается путемъ передачи дубликата изъ рукъ въ руки безъ всякихъ надписей. Если же онъ именной, то для этого требуется надпись на дубликатѣ, которая по правиламъ, принятымъ на нашихъ дорогахъ и подлежащимъ еще утвержденію въ законодательномъ порядкѣ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 42), должна быть засвидѣтельствована: нотариусомъ, мировымъ судьей или полиціей ²⁾. Согласія дороги на передачу дубликата, разумѣется, не требуется, потому что право на передачу прямо признано въ ст. 78 ³⁾. По буквальной редакціи ст. 78 право на передачу дубликата принадлежитъ какъ будто одному только отправителю, но нѣтъ никакого основанія не признавать его и за всякимъ другимъ законнымъ держателемъ дубликата.

Не устанавливая никакихъ правилъ для передачи именныхъ

¹⁾ Ср. также Уст. Торг., ст. 360.—Широкое развитіе институтъ „приостановленія“ груза въ пути (stoppage in transitu, droit de suite) получилъ въ англо-американскомъ правѣ. Тамъ подобное право признается за всякимъ продавцомъ, получившимъ увѣдомленіе о несостоятельности покупателя (адресата), если только грузовой документъ (коносаментъ и т. п.) не успѣлъ уже перейти отъ этого адресата къ другому лицу (Stephen, II, 70—1; Stimson, 516) Этотъ институтъ имѣетъ то неудобство, что онъ до нѣкоторой степени подрываетъ значеніе коносаментовъ, дубликатовъ и т. п. документовъ (Eger, III, 80; Hahn, II, 637—89).—

²⁾ См. прим. къ § 75 Проекта XXIII Съѣзда.—По дѣйствующему закону признается вполнѣ дѣйствительною и домашняя, т.-е. нигдѣ не засвидѣтельствованная надпись (стт. 569 и 570 Зак. Гр.; ст. 66 Нотар. Пол.; Касс. 1875 г. № 408; Отд. Рѣш. Сената 17 нояб. 1889 г. по д. Фурмана съ Харьк.-Никол. ж. д. № 3890—89 г., 1 дек. 1889 г. по д. Кроля съ Полтвскими ж. д. № 1999—89 г. и мн. др.).

³⁾ По условіямъ перевозки нѣмецкихъ и французскихъ дорогъ выдача документовъ (Ladescheine, récépissés, duplicata) на предъявителя вовсе не допускается, а именные подлежатъ передачѣ по надписи только тогда, когда грузъ адресованъ получателю или его приказу (Lyon Caën, I, 468; Bédarride, 439 Eger, III, 42). И здѣсь, такимъ образомъ, иностранное законодательство оканчивается осторожнѣе нашего (см. выше, стр. 42).

дубликатовъ, нашъ законъ оставляетъ открытымъ вопросъ о томъ, обязана ли дорога удостовѣряться въ правильности передаточныхъ надписей на дубликатъ, т.-е. въ томъ, что дубликатъ дошелъ законнымъ путемъ до того лица, въ рукахъ котораго онъ находится? Если бы дубликатъ подлежалъ передачѣ по правиламъ о *векселяхъ*, какъ это установлено, напр., для складочныхъ свидѣтельствъ или варрантовъ (Собр. Уз. 1888 г., № 42), то на этотъ вопросъ слѣдовало бы отвѣтить отрицательно. Это проектировано было также и комиссiею гр. Баранова, которая предполагала вовсе устранить обязательное „удостовѣренiе личности“ при выдачѣ грузовъ по именнымъ дубликатамъ, что само собою устраняло бы и провѣрку надписей; сообразно съ этимъ въ стт. 199 и 204 Проекта „право распоряженiя грузомъ“ и право на полученiе груза признавалось за „держателемъ дубликата“, причемъ умышленно не проведено было различiя между дубликатами именными и на предъявителя, дабы этимъ выразить, что и по именнымъ дубликатамъ дорога не обязана удостовѣряться въ личности держателя. Госуд. Совѣтъ, однако, съ этимъ не согласился, въ виду чего и измѣнена была редакция упомянутыхъ статей Проекта (стт. 78 и 86 Общ. Уст.). вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, Госуд. Совѣтъ призналъ необходимымъ упростить порядокъ удостовѣренiя личности получателей на нашихъ дорогахъ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 55 и 56) ¹⁾.

Къ *международнымъ* грузамъ все вышеизложенное въ настоящемъ § не имѣетъ отношенiя, потому что по Бернской Конвенци дубликатъ накладной вовсе не предназначенъ для обращенiя (ст. 8, п. 6) и, какъ объяснено выше (стр. 43), имѣетъ только то отрицательное значенiе, что безъ дубликата отправитель не вправѣ распорядиться грузомъ, находящимся въ пути. Держателю же дубликата никакихъ правъ не предоставлено, а слѣдовательно передача дубликата по надписи является безцѣльной.

¹⁾ По нѣмецкому закону (art. 305 Торг. Кодекса) на всѣ „ордеровыя“ бумаги (т. е. на всѣ именныя бумаги, представляющiя извѣстныя права данному кредитору „или его приказу“, къ числу каковыхъ бумагъ слѣдуетъ отнести и наши именныя дубликаты) распространяются правила *вексельнаго устава* о формѣ передаточной надписи (допускается бланковая передача), о легитимацин векселедержателя (законнымъ держателемъ бумаги считается тотъ, къ кому бумага *могла* дойти законнымъ путемъ), объ удостовѣренiи личности держателя (лицо, исполняющее обязательство, не обязано провѣрять подлинности передаточныхъ надписей), объ обязанности держателя бумаги вернуть ее другому лицу (признается только при *mala fides* и *culpa lata*) и, наконецъ, объ амортизацин въ случаяхъ утраты—*Na hn*, II, 140. Французская практика также не считаетъ для желѣзной дороги, пославшей уведомленiе получателю по указанному отправителемъ адресу, обязательнымъ удостовѣряться въ личности получателя и въ подлинности надписей на *lettre d'avis* (Sarrut, 330).

Весьма важное значеніе для практики имѣетъ вопросъ о легитимациі сторонъ по договору перевозки въ случаѣ *потери дубликата*. Въ Общемъ Уставѣ правилъ по этому предмету не содержится. Изъ сужденій Госуд. Совѣта къ ст. 62 Общ. Уст. (стр. 42) видно, что Госуд. Совѣтъ нашелъ необходимымъ издать по этому вопросу правила не въ административномъ порядкѣ (какъ предлагалъ Мин. Путей Сообщенія), а въ порядкѣ законодательномъ— „въ виду близкаго соприкосновенія этого вопроса съ интересами частныхъ лицъ“. Не смотря на это, вслѣдствіе настоятельной прагтической необходимости, Министромъ Путей Сообщенія 12 іюля 1889 года утверждены были „Временныя правила *о выдачѣ грузовъ* при утратѣ дубликата“— „въ развитіе стт. 78 и 86 Общ. Уст. рос. ж. д.“ (Собр. Уз. 1889 г., № 89). За этими правилами, какъ не утвержденными въ законодательномъ порядкѣ, можно было признать только значеніе *инструкціи* для желѣзныхъ дорогъ, а не закона, на основаніи котораго должны быть разрѣшаемы споры о правѣ. Присвоить такое значеніе министерскимъ правиламъ нельзя было ни въ силу ст. 718 Уст. Пут. Сообщ., которая, по неоднократнымъ разъясненіямъ Сената, предоставляетъ Мин. Путей Сообщенія только власть издавать правила, касающіяся правительственнаго надзора за желѣзными дорогами и *не измѣняющія ни въ чемъ гражданскіе права* частныхъ лицъ, на законѣ основанныхъ, ни въ силу Общаго Устава рос. ж. д., который *прямо перечисляетъ* тѣ случаи, когда Мин. Путей Сообщенія предоставлено издавать правила въ развитіе постановленій Устава (Общ. Уст. съ сужд., стр. 5). Наконецъ, Государ. Совѣтъ прямо призналъ невозможнымъ утвержденіе правилъ объ утерѣ дубликата въ административномъ порядкѣ. Это подтверждено было въ 1886 г. Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ, предполагавшимъ внести вопросъ о послѣдствіяхъ утери дубликата на разрѣшеніе Комитета Министровъ (Журналы 1886 года, стр. 126). Такъ какъ, однако, этотъ насущный вопросъ до сихъ поръ въ законодательномъ порядкѣ не получилъ разрѣшенія, то оставалось прямо уполномочить Министра на изданіе временныхъ правилъ по этому предмету, имѣющихъ силу закона. Закономъ 5 апрѣля 1894 года (Собр. Узак. № 92) Мин-ру Пут. Сообщ. и предоставлено „временно издавать обязательныя для желѣзныхъ дорогъ и частныхъ лицъ правила *о выдачѣ* желѣзными дорогами *грузовъ* при утратѣ дубликата *накладной*“. На основаніи этого закона Мин-ромъ утверждены новыя правила ^{2/3} мая 1894 года (Собр. Узак. 1894 г., № 92).

По правиламъ 1894 г., лицо утерявшее дубликатъ ¹⁾, должно

¹⁾ О послѣдствіяхъ потери *накладной* во время нахождения ея въ рукахъ дороги см. Соглаш. о прямомъ сообщ., § 50.

подать станціи отправленія или назначенія подробное заявленіе объ этой утратѣ ¹⁾. Дорога не обязана провѣрять обстоятельствъ, изложенныхъ въ заявленіи (что, однако, едва ли освобождаетъ ее отъ отвѣтственности за *явную небрежность* ея агентовъ). О подачѣ заявленія извѣщаются *отправитель и получатель*, если адресъ послѣдняго извѣстенъ; увѣдомленіе посылается порядкомъ, указаннымъ въ ст. 80 Общ. Уст. (въ правилахъ не сказано, какъ поступить, если увѣдомленіе *не вручено*; слѣдуетъ полагать, что достаточна одна *отсылка* по адресу, указанному въ накладной). Кромѣ того, вывѣшивается объявленіе на станціяхъ отправленія и назначенія. По истеченіи сутокъ со дня выставки объявленія на станціи назначенія, но, во всякомъ случаѣ, не ранѣе, какъ чрезъ 3 дня по прибытіи, если грузъ именной, и—30 дней, если онъ адресованъ на предъявителя, грузъ выдается заявителю (который, конечно, долженъ предварительно внести наложенный платѣжъ, если таковой имѣется), если въ теченіе этого времени не явится держатель дубликата или же не будетъ подано заявленіе другимъ лицомъ объ утратѣ того же дубликата ²⁾. Дорога „на свой страхъ“ можетъ выдать грузъ и до истеченія указанныхъ сроковъ, но тогда она можетъ потребовать залога или поручительства до истеченія этихъ сроковъ. Въ частности, грузы, подверженные скорой *порчѣ* по представленіи такого залога могутъ быть выданы немедленно по наступленіи срока для продажи этихъ грузовъ, какъ не востребованныхъ (см. § 45). „Лицу, приобретающему по вышеизложеннымъ правиламъ право на полученіе груза, принадлежит и право на полученіе вознагражденія за утрату или поврежденіе груза и за просрочку въ доставкѣ“, причемъ, однако, вознагражденіе за утрату выдается не ранѣе, какъ по прошествіи указанного выше числа сутокъ со дня истеченія срока доставки. Такимъ образомъ, правила, утвержденныя Министер. Путей Сообщенія, устанавливають только порядокъ *для выдачи грузовъ и вознагражденія* за утраченный, поврежденный и опоздавшій грузъ (причемъ слѣдуетъ замѣтить, что на изданіе правилъ о выдачѣ вознагражденія въ случаяхъ потери дубликата Мин-ръ закономъ не былъ уполномоченъ, такъ что въ этой части законность правилъ подлежитъ сомнѣнію). Они не разрѣшаютъ общаго вопроса о томъ, *кто при потерѣ дубликата долженъ считаться лицомъ, имѣющимъ право распоряженія грузомъ*. Отсюда, напр., вопросъ о выдачѣ денегъ за проданный грузъ

¹⁾ Подпись заявителя, по требованію дороги, должна быть засвидѣтельствована. Къ заявленію прилагаются деньги на извѣщеніе отправителя и адресата и на пересылку самого заявленія на станцію назначенія.

²⁾ Ср. Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1899 г., стр. 88, 1892 г., стр. 156—7.

(стг. 84 и 90) при утратѣ дубликата разрѣшается уже не по этимъ правиламъ ¹⁾. Правила, далѣе, не устанавливають настоящей *амортизации*, т. е. погашенія силы дубликата съ известнаго момента. Если держатель дубликата явится какъ до, такъ и позже указанныхъ выше сроковъ, то по смыслу „правиль“ дорога несомнѣнно не имѣетъ права отказать ему въ выдачѣ груза, если онъ ещё не выданъ, или же въ выдачѣ остающейся у нея *части* груза или, наконецъ, въ выдачѣ вознагражденія за порчу, частичную утрату или просрочку груза, хотя бы самый грузъ уже выданъ былъ лицу, заявившему объ утерѣ дубликата ²⁾. Если, далѣе, между дорогою и заявителемъ успѣло состояться соглашеніе о размѣрѣ вознагражденія, то соглашеніе это, по смыслу правилъ, для держателя дубликата не можетъ считаться обязательнымъ: держатель дубликата обязанъ примириться только съ совершившимся фактомъ *выдачи* груза или вознагражденія другому лицу, но, помимо этого, соглашеніе заявителя съ дорогою для него значенія имѣть не можетъ. Наконецъ, „правила“ оставляють открытымъ вопросъ о томъ, какъ поступить, если заявленія объ утратѣ дубликата поданы *несколькими лицами*. Въ этомъ случаѣ вопросъ можетъ быть рѣшенъ только судомъ ³⁾.

¹⁾ См. Журн. Совѣта по ж. д. дѣламъ, 1889 г., стр. 80. *Переборы* возвращаются всегда тому, кто уплатилъ фрахтъ (см. § 46).

²⁾ См. Журналы Сов. 1889 г., стр. 81, 91—2.

³⁾ Всѣ эти затрудненія наряду со многими другими причинами вызываютъ необходимость въ реформѣ нынѣ дѣйствующей у насъ системы дорожныхъ документовъ, что признало и Госуд. Совѣтомъ (*Собр. Узак.* 1894 г. № 92) См. стр. 42.—Случаи промахи дубликатовъ у насъ очень часты, благодаря, между прочимъ, пересылкѣ дубликатовъ простыми письмами съ тѣхъ станцій, гдѣ нѣтъ приема заказной корреспонденціи. Чтобы этому помочь, Мин-во Путей Сообщенія разрѣшило желѣзнымъ дорогамъ принимать на себя доставку *именныхъ* дубликатовъ, которые, такимъ образомъ, принимаются отъ отправителей вмѣстѣ съ накладными, о чемъ отправителю выдается удостовѣреніе и отмѣчается въ накладной. Въ накладной долженъ быть указанъ адресъ получателя. Въ этомъ случаѣ потеря дубликата, еслибы даже она и произошла, по разъясненію М-ва Путей Сообщенія (Циркуляръ Д-та жел. дор. отъ 21 іюля 1896 г.) не должна служить препятствіемъ къ выдачѣ груза. Порядокъ этотъ особенно удобенъ для грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ (см. Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1891 г. № 42; *Сборн. Тарифовъ*, №№ 264, 315, 566 и 760).—До изданія Общ. Уст. рос. ж. д. отправителю кромѣ „квитанціи“ выдавался *еще одинъ документъ*, что облегчало положеніе грузохозяина въ случаяхъ утраты квитанціи.—Въ дополненіе и разъясненіе дѣйствующихъ правилъ о послѣдствіяхъ потери дубликата см. дѣльныя замѣчанія бывшаго представителя Мин. Юстиціи въ Совѣтъ по ж. д. дѣламъ К. В. Шнейдера, въ Журналахъ Совѣта 1889 г. стр. 80 и слѣд. Ср. также уставъ бывшаго Общества товарныхъ складовъ и транспортированія владѣй (*Собр. Узак.* 1890 г. № 67, ст. 643, § 26—объ утратѣ провозной квитанціи), уставы комп. „Надежда“ (*П. С.* 3. 1856 г. № 31028,

Особыми правами въ отношеніи къ грузу *невостребованному* пользуется, какъ мы видѣли (стр. 45), *отправитель*, такъ какъ съ наступленіемъ сроковъ, указанныхъ въ стт. 84 и 90 Общ. Уст., онъ вправѣ, вовсе не представляя дубликата, распоряжаться грузомъ. Такимъ образомъ, отправитель по истеченіи этого срока освобожденъ и отъ тѣхъ формальностей, которыя сопряжены съ заявленіемъ объ утерѣ дубликата (см. рѣш. 1888 г. №№ 98 и 99).

Что касается *международныхъ* грузовъ, то въ отношеніи къ нимъ послѣдствія потери дубликата въ Бернской Конвенціи не предусмотрены, но въ этомъ и не было особенной надобности. Если грузъ прибылъ на мѣсто назначенія, то адресатъ можетъ получить его и вообще осуществить всѣ свои права по договору перевозки безъ предъявленія дубликата (ст. 16, п. 2; см. выше стр. 43). Если же грузъ не могъ быть выданъ адресату вслѣдствіе отказа его отъ своихъ правъ, вслѣдствіе неявки его во-время на станцію или по другой причинѣ, то примѣняется ст. 24 Конвенціи, т.-е., опять-таки дубликатъ не нуженъ. Потеря дубликата по Конвенціи имѣетъ значеніе только тогда, когда она произошла во время нахождения груза въ пути и послѣ этого отправителю понадобилось сдѣлать распоряженіе о грузѣ ¹⁾.

§ 12. Стороны въ договорѣ перевозки: в) Въ чемъ права и обязанности отправителя отличаются отъ правъ и обязанностей всякаго другого держателя дубликата? Юридическія свойства дубликата.

Отправитель, заключая договоръ перевозки съ желѣзною дорогою, приобретаетъ всѣ права и несетъ всѣ обязанности, установленныя этимъ договоромъ. Для него обязательны всѣ условія этого договора, независимо отъ того, включены ли эти условія въ накладную или дубликатъ, или не включены. Всякое соглашеніе дороги съ отправителемъ, не противное закону и доказанное законными способами (ст. 409—10 Уст. Гр. Суд.), является вполне дѣйствительнымъ и обязательнымъ для сторонъ (ст. 569 Зак. Гр.). Права отправителя, такимъ образомъ, опредѣляются *не одними только накладною или дубликатомъ*, но и всѣми другими соглашеніями, послѣдовавшими въ измѣненіе и дополненіе этихъ документовъ. То же слѣдуетъ сказать и *объ обязанностяхъ* отправителя; обязанности эти, кромѣ того, возникаютъ для него уже съ самаго момента заключенія договора.

Относится ли все это и ко всякому другому лицу, которому дү-

§ 54); товар. „Лебедь“ (Собр. Узак. 1883 г. № 42, ст. 419), „Каспій“ (П. С. З. 1881 г. № 61740, § 17), общ. „Южн. Парох.“ (Собр. Узак. 1881 г. № 74, ст. 272).

¹⁾ Въ этомъ случаѣ примѣняются правила амортизаціи дубликатовъ, дѣйствующія въ странѣ отправленія (Eger, Preus. Eisenb., II, 582).

бликаты переданы отправителемъ, въ томъ числѣ и къ получателю? На этотъ вопросъ слѣдовало бы отвѣтить утвердительно, еслибы передача дубликата по нашему закону представляла собою *цессію*, т.-е. преемство во всѣхъ правахъ и обязанностяхъ по договору перевозки, послѣдовавшее притомъ не иначе, какъ съ согласія желѣзной дороги. Передача дубликата, однако, какъ извѣстно, имѣетъ совсѣмъ другое юридическое значеніе. Дубликатъ по Общему Уставу представляетъ собою *обязательство* желѣзной дороги, выданное или на предъявителя, или же, хотя и на имя опредѣленнаго лица, но съ правомъ передачи въ дальнѣйшія руки, безъ всякаго участія желѣзной дороги; такимъ образомъ, дубликатъ является или бумагою на предъявителя, или же т. н. бумагою ордеровою, какъ, напр., вексель. Тотъ, кто выдаетъ такую бумагу, этимъ самымъ объявляетъ, что онъ принимаетъ на себя обязательство не только предъ первоначальнымъ ея держателемъ, но и предъ всѣми позднѣйшими держателями; поэтому, и всѣ позднѣйшіе держатели такихъ бумагъ права свои основываютъ не на переходѣ къ нимъ правъ первоначальнаго держателя, а на самомъ первоначальномъ обязательствѣ; права ихъ не заимствованныя, а собственныя, первоначальныя, обѣщанныя имъ въ моментъ выдачи самой бумаги (см., напр., Thöl, Handelsrecht, § 219; Eger, III, 58 и др.). Отсюда и понятно, что права всякаго позднѣйшаго держателя бумаги могутъ находиться въ зависимости *только отъ содержанія сѣмь бумаги*, а отнюдь не отъ тѣхъ соглашеній, которыя могли послѣдовать между лицомъ, выдавшимъ бумагу, и первоначальнымъ ея держателемъ, и въ бумагу не включены; всѣ возраженія, основанныя на подобныхъ соглашеніяхъ и вообще вытекающія исключительно изъ взаимныхъ отношеній между лицомъ, выдавшимъ бумагу, и тѣмъ лицомъ, которому она первоначально была выдана, позднѣйшихъ держателей бумаги вовсе не касаются.

Всѣ эти выводы неизбежно должны быть примѣнены и къ дубликатамъ накладныхъ. Это-то, какъ мы видѣли, и является главною причиною, почему иностранныя законодательства до сихъ поръ поддерживаются, по большей части, отъ допущенія документовъ подобнаго характера при желѣзнодорожной и вообще сухопутной перевозкѣ, допуская ихъ только при перевозкѣ морской (въ видѣ коносаментовъ), а въ Бернской Конвенціи дубликаты, хотя и выдаются, но не въ качествѣ бумагъ, дающихъ всякому держателю право распоряженія грузомъ (см. выше, стр. 43)¹⁾. Сознатель ли всѣ эти выводы

¹⁾ Даже и въ томъ видѣ, какъ онъ установленъ Бернскою Конвенціею, дубликатъ служитъ предметомъ нападокъ со стороны многихъ иностранныхъ юристовъ, которые находятъ, что создаваемое выдачею дубликата ограниченіе правъ отправителя на распоряженіе грузомъ въ пути весьма стѣснительно въ

нашъ законодатель, желалъ ли онъ ихъ, допуская или, вѣрнѣе, санкціонируя выдачу дубликатовъ на нашихъ дорогахъ, это вопросъ, на который можно отвѣтить такъ или иначе. Но, каковъ бы ни былъ отвѣтъ, остается тотъ фактъ, что у насъ установлены документы, назначеніе которыхъ замѣнять самый грузъ и свободно циркулировать изъ рукъ въ руки, для чего по большей части дубликаты и выдаются у насъ на предъявителя. Документы эти должны имѣть свойства всякихъ другихъ бумагъ, ордеровыхъ и выданныхъ на предъявителя. Поэтому, если дубликатъ изъ рукъ отправителя перешелъ въ руки другого лица, то обязательство желѣзной дороги предъ этимъ лицомъ можетъ опредѣляться только содержаніемъ дубликата; для этого лица не имѣютъ никакого обязательнаго значенія такія соглашенія дороги съ отправителемъ, которыя въ дубликатъ не вошли ¹⁾. Держатель дубликата въ правѣ требовать напр., чтобы грузъ былъ доставленъ на указанную въ дубликатѣ станцію назначенія, и противъ этого дорога не можетъ возразить ссылкой на то, что между нею и отправителемъ состоялось другое соглашеніе по этому предмету. Точно такъ же, напр., дорога не въ правѣ ссылаться на невошедшія въ дубликатъ особыя соглашенія ея съ отправителемъ объ остановкѣ груза въ пути, о принятіи груза съ обожданіемъ въ складѣ, о перевозкѣ груза въ открытомъ вагонѣ (ст. 104), о наложеніи платежа на грузъ ²⁾, о примѣненіи условнаго тарифа съ ограниченою отвѣтственностью и съ удлиненіемъ срока доставки (ст. 53 и 109) и т. д. Выводы эти можно считать нежелательными, пока рѣчь идетъ *de lege ferenda*, но при существующей у насъ системѣ провозныхъ документовъ они логически неизбежны. Практика наша, однако, до сихъ поръ этого не

случаяхъ потери дубликата, а также во многихъ случаяхъ, когда пересылка дубликата адресату вовсе не свидѣтельствуетъ о томъ, что отправитель уже получилъ то, что ему слѣдуетъ за грузъ. (См. ст. Hancke. Zur Revision der V. I. U. Eisenb. Entsch., 1896, 73). Для устранения массы неудобствъ, возникающихъ на практикѣ, предлагаютъ обязать дорогу выдавать отправителю два дубликата, изъ которыхъ одинъ могъ бы быть отосланъ адресату для тѣхъ или иныхъ надобностей (напр., для легитимаци своей личности), а другой, оставаясь въ рукахъ отправителя, давалъ бы ему возможность распорядиться грузомъ во время нахождения его въ пути, что особенно удобно въ случаяхъ *потери* перваго экземпляра дубликата. Если же отправитель пожелаетъ совсѣмъ отказаться отъ права распоряженія, то отъ него зависитъ оба дубликата отдать или отослать адресату. (См. Hancke, l. c.).

¹⁾ Ср. ст. 415 Нѣм. Торг. Кодекса: „грузовою квитанцію (Ladeschein) опредѣляются правоотношенія между возчикомъ и получателемъ груза; условія договора перевозки, не вошедшія въ квитанцію, не имѣютъ силы противъ получателя, если на эти условія нѣтъ прямой ссылки въ самой квитанціи“.

²⁾ *Отд. Рѣш.* 29 ноября 1895 г. по д. Израилевича съ Харьк.-Никол. ж. д. № 1209—95 г.

сознаеть. Такъ, напр., въ цитированномъ выше (стр. 30) рѣш. 1894 г. № 9 по д. Туркуса съ Варш.-Вѣн. ж. д. Сенатъ призналъ, что дорога не отвѣчаетъ за ошибочное указаніе станціи назначенія въ дубликатѣ (въ накладной была указана одна станція назначенія, а въ дубликатѣ другая—Сосновицы Варш.-Вѣн. ж. д.), если *отправитель* легко могъ замѣтить и предупредить эту ошибку, такъ какъ „грузополучатель, составивши съ грузоотправителемъ *одну сторону* въ договорѣ перевозки по желѣзной дорогѣ, долженъ нести общую съ нимъ отвѣтственность по расчетамъ съ желѣзною дорогою по перевозкѣ ихъ груза“. Утверждать, что позднѣйшій держатель дубликата накладной составляетъ съ отправителемъ „одну сторону“ и что, поэтому, его отношенія къ желѣзной дорогѣ тѣ же, что и отправителя, значитъ, очевидно, совсѣмъ не признавать значенія дубликата накладной, какъ обязательства—*sui generis*. Правда, ст. 59 Общ. Уст. безусловно освобождаетъ желѣзную дорогу отъ отвѣтственности за убытки, произошедшіе отъ неточности въ *накладной*, но за неточность въ *дубликатѣ* отвѣчаетъ желѣзная дорога, выпустившая его въ обращеніе (предполагая, конечно, что неточностью этою держатель дубликата дѣйствительно введенъ былъ въ заблужденіе). Примѣровъ, свидѣтельствующихъ о томъ, что наша судебная практика не мирится съ выводами, вытекающими изъ строгаго значенія дубликата, какъ обязательства, можно, впрочемъ, привести множество.

Для правильнаго пониманія этихъ выводовъ необходимо, однако же, сдѣлать слѣдующія оговорки:

1) Дубликатъ не принадлежитъ въ числу т. н. *абстрактныхъ* обязательствъ, т.-е. такихъ обязательствъ, противъ которыхъ не допускается, такъ сказать, споръ о безденежности, споръ о томъ, что обязательство выдано безъ надлежащаго основанія (*causa*), или что оно, по основанію своему, иное, нежели какъ оно значится на бумагѣ. Дубликатъ не болѣе, какъ удостовѣреніе о томъ, что дорога приняла на себя обязательство доставить *принятой ею* грузъ на изложенныхъ въ дубликатѣ условіяхъ. Если, поэтому, дорога докажетъ, что ею принято былъ грузъ не въ томъ количествѣ и не того качества, которыя значятся въ дубликатѣ, или что грузъ ею принятъ не въ то время, которое значится въ дубликатѣ, то само собою понятно, что она обязана доставить только то, что она *дѣйствительно приняла* ¹⁾, что срокъ доставки долженъ исчислиться со времени *дѣйствительно* принятія груза и т. д. (причемъ однако, какъ уже сказано, дорога во всѣхъ подобныхъ случаяхъ можетъ отвѣчать особо за дока-

¹⁾ Ибо, какъ замѣчаетъ Schott, Ladeschein не есть Lieferungsobligation, а лишь Ablieferungsobligation (стр. 432).

занные убытки, причиненные неточностью въ дубликатѣ, допущенною по небрежности ея агентовъ). Однимъ словомъ, исправленіе фактическихъ *ошибокъ* въ дубликатѣ допускается ¹⁾. Въ этомъ и *только* оъ этомъ смыслѣ можно понимать и ст. 55, которая гласитъ, что *доказательствомъ* правъ и обязанностей сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки, служатъ *накладная и дубликатъ*. Для исправленія фактическихъ ошибокъ въ дубликатѣ, для исправленія дубликата какъ *доказательства*, наконецъ, для расчета платежей, причитающихся желѣзной дорогѣ за перевозку и другія соединенныя съ нею дѣйствія (см. ниже) можетъ и должна служить и накладная. Но нельзя идти далѣе и утверждать, что всякое *соглашеніе*, внесенное въ накладную, тѣмъ самымъ становится обязательнымъ для держателя дубликата; этому прямо противорѣчитъ ст. 78, которая не допускаетъ измѣненій въ условіяхъ первоначальнаго договора безъ представленія дубликата, а представленіе дубликата удостоверяется именно тѣмъ, что измѣненіе или дополнительное соглашеніе, внесенное въ накладную, вносится и въ дубликатъ.

2) Хотя обязательство дороги предъ держателемъ дубликата не находится въ зависимости отъ *соглашеній* дороги съ отправителемъ, но рядомъ съ этимъ въ силу ст. 59, 65, 66, 102 (п. 1) Общ. Устава, дорога не отвѣчаетъ за такія происшествія съ грузомъ, которыя имѣли мѣсто *по винѣ отправителя*. Этихъ двухъ понятій („соглашеніе съ отправителемъ“ и—„вина отправителя“) отнюдь не слѣдуетъ смѣшивать. Если дорога въ оправданіе извѣстнаго обстоятельства ссылается на свое *соглашеніе* съ отправителемъ, то она прежде всего должна доказать, что соглашеніе это имѣетъ силу противъ другого лица, и только тогда она можетъ на него ссылаться въ свое оправданіе. Въ широкомъ смыслѣ „виною отправителя“, конечно, могло бы называться не только все то, что причинено непосредственно его дѣйствіемъ или упущеніемъ, но и все то, что произошло вслѣдствіе исполненія дорогою его требованія, независимо отъ того, внесено ли оно въ дубликатъ или нѣтъ. Но, идя послѣдовательно по этому пути, мы опять-таки принли бы къ совершенному отрицанію самостоятельнаго значенія дубликата. Для примѣра возьмемъ случай, когда грузъ испорченъ отъ перевозки его въ открытомъ вагонѣ, между тѣмъ какъ въ дубликатѣ нѣтъ условія о томъ, что грузъ можетъ быть перевезенъ въ открытомъ подвижномъ составѣ (ст. 104, п. 1). Если дорога докажетъ, что объ этомъ между нею и отправителемъ состоялось соглашеніе, не внесенное въ дубликатъ, то приходится признать, что она въ правѣ сослаться на это соглашеніе только въ спорѣ съ отправителемъ, но не въ спорѣ съ другимъ лицомъ.

¹⁾ См. стр. 10.—Hahn, II, 682. Contra.—Eger, III, 25, 65.

3) Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, однако, когда третье лицо, держатель дубликата накладной, предъявляетъ къ желѣзной дорогѣ требованіе о возмѣщеніи убытковъ, причиненныхъ ему неисполненіемъ со стороны желѣзной дороги ея обязательства въ томъ видѣ, какъ оно изложено въ дубликатѣ, со стороны желѣзной дороги можетъ быть предъявлено *exceptio doli*, т.-е., возраженіе о недобросовѣстности иска, такъ какъ, доказавъ эту недобросовѣстность тѣмъ или инымъ способомъ, желѣзная дорога тѣмъ самымъ устанавливаетъ, что убытковъ вовсе не было или что они вызваны преднамѣреннымъ образомъ дѣйствій держателя дубликата.

4) Мы видѣли выше (стр. 47), что на основ. ст. 84 и 90, хозяевами *невостребованнаго* груза являются *одновременно* отправитель и держатель дубликата. Въ этомъ случаѣ понятно, что всякое измѣненіе юридическихъ отношеній между дорогою и отправителемъ не можетъ оставаться безъ вліянія на отношенія между дорогою и держателемъ дубликата. Отправитель и держатель дубликата являются здѣсь какъ бы „солидарными кредиторами“ дороги. Согласно съ этимъ, въ Касс. 1880 г. № 87 по д. Жильцова было разъяснено, что „договоръ перевозки долженъ считаться окончательно осуществившимся, коль скоро обязательство по оному выполнено предъ тѣмъ лицомъ, права коего опредѣлены тѣмъ договоромъ“. „Въ случаѣ послѣдовательнаго предъявленія въ разныхъ судебныхъ установленіяхъ по поводу недоставленія одного и того же груза требованій въ полномъ размѣрѣ къ разнымъ дорогамъ, *хотя бы сперва отъ имени отправителя, а потомъ отъ имени получателя* или обратно, отвѣтчикъ по послѣднему иску имѣетъ право основывать свои возраженія на рѣшеніи, состоявшемся по первоначальному иску отправителя или получателя къ другой дорогѣ“.

5) Наконецъ, слѣдуетъ сдѣлать еще и ту оговорку, что, если соглашенія дороги съ отправителемъ, не включенныя въ дубликатъ, не имѣютъ силу *противъ* держателя дубликата, какъ третьяго лица, то, съ другой стороны, онъ имѣетъ право ссылаться на эти соглашенія тогда, когда они состоялись *въ его интересахъ*. Всякій договоръ, которымъ постановлено что-либо въ пользу третьяго лица, порождаетъ для этого лица *право* требовать установленное по договору съ того момента, какъ оно выразило свое согласіе имъ воспользоваться (Касс. 1874 г. № 1623, 1878 г. № 372, 1882 г. № 4 и др.; точно такъ же и нѣмецкая практика признаетъ за владѣльцемъ *Ladeschein* право ссылаться на соглашенія, состоявшіяся между возчикомъ и отправителемъ *въ пользу* получателя и не вошедшія въ *Ladeschein*; Eger, III, 72).

До сихъ поръ мы говорили только *объ обязательствѣ* желѣзной дороги предъ владѣльцемъ дубликата и указали, въ чемъ оно отличается отъ обязательства дороги предъ отправителемъ. Посмотримъ теперь, въ чемъ отличаются *права* желѣзной дороги въ отношеніи къ отправителю отъ правъ ея же въ отношеніи къ получателю (держателю дубликата). Отличіе это ясно съ перваго взгляда. Отправитель—контрагентъ желѣзной дороги; онъ предъ нею обязанное лицо, онъ *лично* обязанъ вознаградить ее за перевозку, если ее не въ состояніи вознаградить стоимость груза (ст. 85). Понятно, что такую обязанность можетъ нести одинъ только отправитель. Никакое другое лицо „должникомъ“ дороги по договору перевозки въ этомъ прямомъ смыслѣ считаться не можетъ; если мы говоримъ, что получатель несетъ извѣстныя обязанности предъ дорогою, то это надо понимать только въ томъ смыслѣ, что, безъ исполненія извѣстныхъ условій, получатель не можетъ осуществить своихъ правъ.

Но дѣло измѣняется тогда, когда получатель (держатель дубликата) тѣмъ или инымъ способомъ прямо или косвенно *принимаетъ на себя* обязанности предъ дорогою по договору перевозки; съ этого момента онъ становится прямымъ „должникомъ“ дороги, такимъ же, какъ и отправитель. Когда же наступаетъ этотъ моментъ? Какое для этого требуется дѣйствіе со стороны получателя? Нѣмецкое законодательство (art. 406 Кодекса), а вслѣдъ за нимъ и Бернская конвенція (ст. 17) усматриваютъ *въ принятіи груза вмѣстѣ съ накладною* знакъ согласія получателя на уплату дорогъ всѣхъ слѣдующихъ ей суммъ. Это дѣйствіе получателя считается автоматъ, равносильнымъ какъ бы выданному обязательству, но лишь съ тою оговоркою, что на получателя падаютъ исключительно платежи, причитающіеся *согласно накладной*. Эта оговорка создаетъ нѣкоторое различіе между получателемъ и отправителемъ, такъ какъ послѣдній обязанъ заплатить дорогъ *все*, что ей слѣдуетъ не только согласно накладной, но и по такимъ условіямъ договора, которыя въ накладную не вошли. Различіе это вполнѣ понятно, такъ какъ, съ одной стороны, обычаемъ принято не включать въ накладную тѣ именно платежи, которые до получателя вовсе не касаются; а съ другой стороны, было бы несправедливо возлагать на получателя такія обязательства, о которыхъ онъ не могъ имѣть понятія, когда принималъ грузъ съ накладною; зная о нихъ; онъ, быть можетъ, вовсе отказался бы отъ груза. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что на нѣмецкихъ дорогахъ получатель, принявшій грузъ, считается обязаннымъ уплатить дорогъ не только тѣ платежи, которые *прямо* значатся въ накладной, но и вообще всѣ платежи, которые причитаются ей за операциі, означенныя въ накладной, со-

гласно дѣйствующимъ тарифамъ и регламентамъ, на которые въ накладной содержится ссылка ¹⁾).

Въ *нашемъ* законѣ мы не находимъ постановленія, подобнаго тому, которое содержится въ ст. 406 Нѣмецкаго Кодекса и въ ст. 17 Бернской Конвенціи. Въ ст. 115 Общ. Устава сказано только мимоходомъ, что, если грузъ будетъ выданъ получателю безъ взысканія причитающихся платежей, то „*дорога сохраняетъ право требовать послѣдніе съ получателя*“. Это постановленіе, какъ видно изъ мотивовъ Госуд. Совѣта (стр. 80), заимствовано изъ ст. 23 проекта Бернской Конвенціи. Въ Бернской Конвенціи это постановленіе имѣетъ исполнѣ точный и опредѣлительный смыслъ; если въ ней сказано, что дорога *сохраняетъ* свои права относительно получателя, то это въ виду ст. 17 той же Конвенціи значитъ, что получатель обязанъ заплатить дорогѣ все то, что ей причитается *согласно накладной*. У насъ въ ст. 115 такого опредѣленнаго смысла найти нельзя. У насъ остается неизвѣстнымъ, *почему* собственно дорога послѣ выдачи груза безъ взысканія причитающихся платежей можетъ обратиться съ требованіемъ о нихъ къ получателю? Потому ли, что получатель актомъ принятія груза и накладной принялъ на себя предъ дорогою обяза-

¹⁾ Eger, II, 311, 366—83; I, 113—119; Schott, 410—11; Eisenb. Entscheid., II, 336—8; III, 87 и др. Приведемъ нѣсколько тезисовъ нѣмецкой судебной практики: 1) получатель *обязанъ* заплатить дорогѣ *пеню* за *невѣрное наименование* груза, потому что пеня эта установлена регламентомъ, на который содержится ссылка въ накладной; въ невѣрности же наименованія получатель можетъ убѣдиться при приемѣ груза изъ сличенія его съ накладною (впрочемъ, Герм. Имп. Судомъ признано, что пеня эта можетъ быть взыскана и съ такого получателя, который груза никогда не видалъ въ глаза, и вмѣсто груза, который считался нераззысканнымъ, принялъ отъ дороги вознагражденіе за утрату); 2) получатель *не обязанъ* платить *издержекъ*, употребленныхъ дорогою на сбереженіе груза (ср. ст. 70), если онъ *не значится въ накладной* и въ ней не предусмотрѣны; 3) получатель *не обязанъ* внести дорогѣ обнаруженный по выдачѣ груза *недоборъ*, *если грузъ былъ франкированъ*, т.-е., если плата вносилась отправителемъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ принятіе накладной не можетъ считаться актомъ согласія получателя на внесеніе дорогѣ какихъ-либо платежей; 4) получатель не обязанъ платить *фрахтъ* за *весь* грузъ только потому, что онъ принялъ *самостоятельную часть* груза. — Новая германская Verkehrsordnung въ § 66, впрочемъ, устраняетъ всѣ эти вопросы, такъ какъ въ отступленіе отъ редакціи ст. 405 Торгов. Кодекса и ст. 17 Бернской Конвенціи она возлагаетъ на получателя, принявшаго грузъ, обязанность внести платежи *согласно договору* (Frachtvertrag — а не Frachtbrief), чѣмъ устраняется всякая разница между отправителемъ и получателемъ. По мнѣнію Eger'a, — Preuss. Eisenb., II, 590 — это исполнѣ согласно съ положеніемъ получателя, какъ правопреемника отправителя въ силу цессіи; это соображеніе, если бы и было правильно, во всякомъ случаѣ не можетъ имѣть примѣненія къ нашей системѣ дорожныхъ документовъ, въ силу которой получатель (держатель дубликата) не является цессіонаріемъ отправителя (см. выше).

тельство, или же просто потому, что получатель не долженъ обогащаться на чужой счетъ? Вопросъ этотъ представляетъ не одинъ только теоретическій интересъ. Если признать, что получатель обязанъ расплатиться съ дорогою только потому, что онъ *не съ правъ обогащаться на чужой счетъ*, то очевидно, что вмѣсто расчета съ дорогою получатель всегда имѣлъ бы право *вернуть ей грузъ* или же (если грузъ уже проданъ другому или уничтоженъ и т. п.)—вернуть ей стоимость груза. Сдѣлавъ это, онъ, очевидно, устранить всякій поводъ къ обвиненію его въ неправильномъ обогащеніи, такъ какъ онъ возстановилъ *status quo ante*. Другое дѣло, если получатель актомъ принятія груза *принялъ на себя обязательство* внести дорогѣ слѣдующее ей платежи. Тогда уже, конечно, онъ обязательство это долженъ исполнить безусловно и не можетъ ограничиться возвращеніемъ груза. Болѣе, рациональнымъ является *последнее объясненіе*, тѣмъ болѣе, что оно совпадаетъ съ прямыми постановленіями иностранныхъ законодательствъ и Бернской Конвенціи. Но, если мы примемъ это объясненіе, то мы должны сдѣлать изъ него тѣ же выводы, какіе указаны выше, т.-е., что получатель и по нашему закону обязанъ внести дорогѣ только тѣ платежи, которые причитаются ей *согласно накладной*, толкуя это выраженіе въ томъ же широкомъ смыслѣ, въ какомъ оно истолковано въ нѣмецкой практикѣ. Такимъ образомъ, напр., и у насъ получатель, принявшій грузъ по *франкированной* (т.-е., оплаченной при отправленіи) *накладной*, не обязанъ вносить дорогѣ слѣдующихъ ей платежей, если впоследствии откроется, что плата была переведена на получателя; въ этомъ случаѣ получатель можетъ отвѣчать лишь по основанію неправильнаго обогащенія ¹⁾. Съ другой стороны, получатель обязанъ внести дорогѣ пеню за невѣрное наименованіе груза (ср. Усл. Перев. I гр. 1880 г. § 60, Конв. II гр. 1883 г. § 49, III гр. 1875 г. § 18), если только была возможность изъ сличенія груза съ накладною заключить о невѣрности наименованія (см. выше ²⁾). По тѣмъ же правиламъ опредѣляется отвѣтственность получателя за невѣрное указаніе вѣса въ накладной, за убытки, понесенные дорогою отъ неисправности въ накладной или въ таможенныхъ и иныхъ документахъ и т. д. За все это получатель отвѣчаетъ лично, если такъ или иначе можно предположить, что онъ къ этому обязался; въ противномъ случаѣ онъ можетъ (и то — не всегда)

¹⁾ Вопросъ этотъ возбуждался при обсужденіи Бернской Конвенціи, но остался безъ отвѣта, такъ какъ найдено было, что этотъ вопросъ долженъ быть разрѣшенъ судомъ по обстоятельствамъ каждаго даннаго случая (см. *моё* изд. Конвенціи, стр. 46).

²⁾ По Бернской Конвенціи, однако, пеня подлежитъ изысканію только съ отправителя или—съ груза (см. *моё* изд., стр. 23 и 116).

отвѣчать только грузомъ (о взысканіи *недобора* съ получателя см. ниже § 46).

§ 13. Измѣненіе условій договора перевозки по одностороннему заявленію грузохозяина („Позднѣйшія распоряженія“ — ст. 78 Общ. Уст.).

По общему правилу гражданскаго права условія всякаго договора могутъ быть измѣнены только по *обоюдному согласію* договаривающихся сторонъ; безъ согласія другого контрагента допускается только *отказъ отъ правъ*, приобрѣтенныхъ по договору (ст. 1547 Зак. Гр.). Въ *отступленіе* отъ этого общаго правила ст. 78 Общ. Устава предоставляетъ грузохозяину право (безъ согласія дороги) требовать, чтобы грузъ ¹⁾ былъ выданъ ему обратно на станціи отправленія ²⁾, или задержанъ въ пути или же выданъ на станціи назначенія, или на промежуточной станціи не тому лицу ³⁾, которое уязано въ накладной. „Дорога не въ правѣ отказать отъ исполненія подобныхъ требованій“ „и не должна измѣнять или замедлять“ ихъ исполненіе „подъ опасеніемъ отвѣтственности за убытки, ежели не докажетъ, что была поставлена въ невозможность исполнить требованіе безъ нарушенія правильности движенія, или по другимъ уважительнымъ причинамъ“. Для дѣйствительности подобныхъ требованій нужно, чтобы заявленіе прошло (для облегченія контроля) „черезъ станцію отправленія“ ⁴⁾ и чтобы оно было изложено „письменно съ приложеніемъ дубликата накладной“ ⁵⁾.

¹⁾ Т.-е., *весь* грузъ, идущій по данной накладной. *Частичныя* распоряженія не допускаются (оговорено, напр., въ правилахъ германскихъ дорогъ Eger Preuss. Eisenb., II, 580).

²⁾ Т.-е., *перевезенъ* обратно на эту станцію (см. конецъ ст. 78-й: „предварительно обратной перевозки“).

³⁾ Надпись объ этомъ на накладной не подлежитъ оплатѣ гербовымъ сборомъ (Сбор. Пар. № 222).

⁴⁾ Т.-е., чтобы распоряженіе исходило отъ этой станціи (Eger, Preuss Eisenb., II, 583)

⁵⁾ Распоряженіе должно быть отмѣчено въ дубликатѣ безъ чего по правиламъ, напр., нѣмецкихъ дорогъ, самое распоряженіе считается недѣйствительнымъ — Verkehrsordnung, § 64). — По проекту XXIII Съѣзда заявленіе должно быть сдѣлано настолько заблаговременно, чтобы представлялась возможность исполнить его путемъ телеграфныхъ сношеній. На именномъ дубликатѣ должна быть удостовѣрена личность держателя (ср. Eisenb. Entsch. VI, 253). Начальникъ станціи обязанъ дать всѣ депеши для розыска груза, который требуетъ грузохозяинъ за свой счетъ и извѣстить грузохозяина о результатѣ его заявленія. Если грузъ уже прошелъ ту станцію, на которой онъ долженъ быть *остановленъ* по требованію грузохозяина, то онъ возвращается на эту станцію только тогда, когда объ этомъ послѣдовао прямое требованіе

Отъ суда зависить опредѣлить въ каждомъ данномъ случаѣ, могло ли быть исполнено требованіе грузохозяина „безъ нарушенія правильности движенія“. Для соображенія при разрѣшеніи этого вопроса могутъ служить, между прочимъ, прежнія условія перевозки нашихъ дорогъ, въ силу которыхъ, напр., грузы подлежали выдачѣ только на т. н. „передаточныхъ“ станціяхъ, гдѣ и безъ того происходитъ остановка (Конв. I гр. 1879 г., § 82, II гр. 1877 г., § 67, III гр. 1870 г., § 66) ¹⁾. Во всякомъ случаѣ, *ответственность за убытки*, о которой говорится въ ст. 78, слѣдуетъ понимать только въ смыслѣ ответственности за *доказанные* убытки, такъ что, если напр., грузъ вопреки позднѣйшему требованію отправителя будетъ выданъ первоначально указанному въ накладной получателю, то отправитель не имѣетъ права, не приводя другихъ доказательствъ, искать прямо съ дороги вознагражденіе, какъ за *утрату* груза (ст. 107), а долженъ доказать сначала, что онъ дѣйствительно въ данномъ случаѣ отъ упущенія дороги понесъ убытки ²⁾; доказанные же убытки дорога обязана возмѣстить *полностью*; нормы стт. 107—109 Общ. Уст. тутъ не примѣняются ³⁾. То же слѣдуетъ сказать объ ответственности дорогъ предъ держателемъ дубликата за исполненіе позднѣйшихъ распоряженій отправителя, не имѣющаго въ рукахъ дубликата. Если исполненіе требованій, о которыхъ говорится въ ст. 78, вызвало какіе-либо *расходы*, то расходы эти должны быть *возмѣщены заявителемъ* ⁴⁾, „за *исключеніемъ*, однако, тѣхъ случаевъ, когда требованія,

(ср. Проектъ XXIII Сѣзда, § 67, прим.; см. также Согдаш. о прямомъ сообщ. §§ 75—7). Заявленіе должно пройти „черезъ“ станцію отправленія, но оно можетъ быть подано, напр., получателемъ или провожатымъ и на другой станціи, если она согласится его переслать (Eger, II, 141—3). Подача заявленій на промежуточныхъ станціяхъ допущена, напо., на Сѣздѣ I гр. 1887 г. (Прот. № 105; см. также Прот. № 114). — XXXV-й Общій Сѣздъ призналъ желательнымъ санкціонировать это право закономъ (Прот. 1893 г., стр. 64).

¹⁾ Къ числу уважительныхъ причинъ, по которымъ можетъ быть отказано въ измѣненіи первоначальной станціи назначенія, относится, между прочимъ, фактъ выдачи *суды* подъ хлѣбный грузъ, размѣръ которой ставится въ зависимость отъ избранной отправителемъ въ накладной станціи назначенія (см. Проток. XXIX Общ. Сѣзда).

²⁾ Eger II, 131, III, 92; Féraud-Giraud, I, 191. Въ виду ответственности дорогъ за убытки, имъ, между прочимъ, нельзя отказать въ правѣ *потребовать груза обратно* отъ того лица, которому онъ выданъ по ошибкѣ, вопреки позднѣйшему распоряженію отправителя, хотя бы лицо это и было *собственникомъ* груза (Eisenb. Entscheid., I, 183—5).

³⁾ Ср. Eger, Preuss. Eisenb., II, 582.

⁴⁾ „Verkehrsordnung“ (§ 64) требуетъ, чтобы эти расходы разъ навсегда были опредѣлены въ тарифѣ подъ названіемъ „Reugeld“, что, впрочемъ, не исключаетъ права желѣзной дороги на возмѣщеніе „*baare Auslagen*“ (Eger, Preuss. Eisenb., II, 585).

обращенныя къ дорогѣ, „были вызваны собственною виною“ ея (ст. 78). Расходы эти, если они не покрываются стоимостью груза (ст. 85), обязаны всегда покрыть то лицо, по требованію котораго они произведены (ст. 684 Зак. Гр.).

Съ измѣненіемъ станціи выдачи измѣняется и плата, слѣдующая дорогамъ за перевозку (см. §§ 14 и 40). Плата эта подлежитъ исчисленію лишь за дѣйствительно пройденный, а не за первоначально (при составленіи накладной) предположенный путь (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 8 по д. „Кавказа и Меркурія“ съ Закаспійскою ж. д.)¹⁾.

Кромѣ случаевъ, означенныхъ въ ст. 78, измѣненіе условій накладной можетъ послѣдовать лишь *по обоюдному согласію* сторонъ. Поэтому, для дороги необязательны одностороннія требованія о доставленіи груза по той же накладной *въ сторону* отъ первоначальнаго пути или *далѣе* первоначальной станціи назначенія („дальнѣйшее, внѣ означеннаго въ накладной пространства, отправленіе груза можетъ быть произведено лишь по новому договору отправителя съ желѣзною дорогою“—Касс. 1888 г. № 52 по д. Гольденштейна; см. также *Отд. Касс. 1 февр. 1890 г. по д. Панова съ Орл.-Витеб. ж. д. № 2722—89 г.*)²⁾ *объ измѣненіи скорости, о замѣтѣ открытаго вагона кры-*

¹⁾ Ср., наоборотъ, уставъ комп. „Надежда“ § 60—П. С. З. № 31028—1856 г.—Благодаря однако системѣ специальныхъ тарифовъ, не имѣющихъ примѣненія къ промежуточнымъ перевозкамъ (см. § 39), можетъ оказаться, что при выдачѣ груза въ пути дорогамъ причтется плата не только не ниже, но, наоборотъ, выше той, которая причталась бы тогда, когда бы грузъ былъ перевезенъ далѣе до первоначально предположенной станціи назначенія. (См. §§ 75—7 Соглаш. о прам. сообщ.). Такъ какъ причитающаяся желѣзнымъ дорогамъ плата за перевозку исчисляется всегда на точномъ основаніи тарифовъ (ст. 68 Общ. Уст.), то въ этомъ нельзя усматривать нарушенія ст. 78 Общ. Уст., но слѣдуетъ замѣтить, что причитающійся дорогамъ излишекъ фрахта въ этомъ случаѣ не подлежитъ взысканію съ *отправителя*, если распоряженіе о перемѣнѣ станціи назначенія исходило не отъ него.

²⁾ На практикѣ, однако, подобныя требованія о переадресованіи грузовъ въ сторону отъ первоначально предположеннаго пути слѣдованія или далѣе предположенной станціи назначенія часто принимаются дорогами къ исполненію, (напр., по случаю запрещенія даннаго груза къ вывозу), т. е. дороги не требуютъ составленія новыхъ накладныхъ за подписью отправителей. Въ результатѣ оказываются недоразумѣнія по вопросу о порядкѣ исчисленія провозной платы: дороги считаютъ плату, какъ за два особыхъ договора, какъ за двѣ „отправки“, а отправители, какъ за одинъ договоръ, одну „отправку“ (Сенатъ по одному дѣлу—Яглома съ Юго-Запад. ж. д. № 3498—95 г.—разрѣшилъ этотъ вопросъ въ пользу отправителей). На LVII-мъ Общемъ Сѣздѣ (1896 г.) найдено было необходимымъ ходатайствовать объ устраниеніи этихъ недоразумѣній закономъ, который, разрѣшая отправителямъ переадресованіе грузовъ далѣе первоначальной станціи или въ сторону отъ первоначально указаннаго

такъ, о наложеніи платежа на грузъ, находящійся въ пути ¹⁾, а равно объ увеличеніи разъ наложеннаго платежа ²⁾ и т. д. Наоборотъ, для уменьшенія наложеннаго платежа или отмены его нѣтъ надобности въ согласіи дороги, такъ какъ это не болѣе, какъ отказъ отправителя отъ своихъ правъ (ст. 1547 Зак. Гр.; см., однако, ниже, § 41 о комиссіонной платѣ). Таможенные правила 3 октября 1887 г. допускаютъ, кромѣ того, позднѣйшія распоряженія грузохозаина *объ очисткѣ товара пошминою* на границѣ (§ 36) или, наоборотъ, внутри Имперіи (§ 152).

Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что если измѣненіе того или другого условія накладной необходимо для *охраненія груза отъ порчи или прсрочки* (наприм., замѣна малой скорости большою), то дорога можетъ отвѣчать за отклоненіе требованія грузохозаина по этому предмету, если оно могло быть исполнено, такъ какъ она отвѣчаетъ за непринятіе всѣхъ мѣръ, отъ нея зависѣвшихъ, для предупрежденія вреда (см. гл. II и III и § 19 правилъ о грузахъ, подверж. скорой порчѣ въ Собр. Узак. 1889 г., № 99) ³⁾.

пути, въ то же время установилъ бы, что подобныя заявленія отправителемъ должны разсматриваться, какъ *новый договоръ* перевозки, и по новой накладной, подписанной въ этомъ случаѣ агентомъ желѣзной дороги по порученію грузохозаина, плата должна исчисляться особо (Проток., стр. 16). На германскихъ дорогахъ переадресованіе груза въ сторону отъ первоначальнаго пути или далѣе первоначальной станціи назначенія безъ новой накладной допускается для повагонныхъ отправокъ безусловно и для попутныхъ условно (*Verkehrsordnung*, прил. къ § 64).

¹⁾ Ср. Конв. I гр. 1879 г., § 64; II гр. 1877 г. § 34; III гр. 1875 г. § 34. Исключеніе для Елецкаго элеватора см. въ Прот. I гр. № 109. Слѣдуетъ замѣтить, кромѣ того, что по ст. 74 Общ. Уст. наложеніе платежа разрѣшается только *отправителю* (см. § 49).

²⁾ См. Прот. LXII Конв. Съѣзда, стр. 31. Ср. также конв. I гр. 1879 г. § 71; II гр. 1881 г. §§ 207—8; III гр. 1878 г. § 34. *Verkehrsordnung* (§§ 62 и 64), наоборотъ, допускаетъ наложеніе и сложеніе платежа и франкировку груза во время нахождения его въ пути.

³⁾ О послѣдствіяхъ *задержки* груза въ пути и на станціи назначенія см. §§ 10 и 14.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки: А) Перевозка во время; Б) Передача груза получателю.

§ 14. Перевозка во время. Задержка груза, какъ основаніе къ отказу отъ договора.

Обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки, какъ мы видѣли, суть слѣдующія: 1) доставка груза въ цѣлости, 2) доставка его во время и 3) передача его получателю. Двѣ послѣднія обязанности будутъ разсмотрѣны мною въ настоящей главѣ. Обязанности же дорогъ по доставкѣ груза въ цѣлости будутъ изложены въ слѣдующей главѣ.

По договору перевозки возчикъ обязанъ доставить грузъ во время. Это значить, что онъ обязанъ доставить его *къ сроку*, условленному въ договорѣ, а при отсутствіи такого условія, къ сроку, определенному правительственной властью или обычаемъ. *Въ предѣлахъ этого срока возчикъ распоряжается вполне самостоятельно.* Грузоозяину нѣтъ дѣла до того, когда возчикъ *начнетъ* перевозку; ему нѣтъ дѣла до *остановокъ* возчика въ пути, лишь бы только грузъ былъ доставленъ къ сроку; наконецъ, грузоозяину нѣтъ дѣла и то дого, будетъ ли его грузъ перевезенъ *раньше или позже другихъ грузовъ*, т.-е., до того, соблюдаетъ ли возчикъ *очередь* при перевозкѣ; соблюденіе очереди, такимъ образомъ, строго говоря, не есть обязанность, вытекающая изъ договора перевозки; она создана *только положительнымъ закономъ для желѣзныхъ дорогъ.*

Итакъ, грузоозяину нѣтъ дѣла, прежде всего, до *задержекъ* груза на мѣстѣ отправленія или въ пути, лишь бы только грузъ былъ доставленъ къ сроку на мѣсто назначенія. Подобныя задержки по

общему правилу не считаются нарушеніемъ договора. Онѣ, однако, могутъ считаться нарушеніемъ договора тогда, когда задержка настолько значительна, что доставка въ срокъ становится *невозможною*. Въ подобныхъ случаяхъ грузокозьяинъ получаетъ право *отказаться отъ договора*. Эта мысль и лежитъ въ основѣ ст. 394 Нѣмецкаго Торг. Кодекса, воспроизведенной для желѣзныхъ дорогъ въ ст. 18 Бернской Конвенціи ¹⁾. Право отказа отъ договора принадлежитъ грузокозьяину какъ въ томъ случаѣ, когда задержка произошла по винѣ возчика, такъ и въ томъ случаѣ, когда она произошла случайно. Если, однако, она произошла *случайно*, то возчикъ имѣетъ безусловное право на вознагражденіе за тѣ услуги, которыя имъ уже произведены ²⁾. Если же задержка произошла *по винѣ возчика*, то онъ имѣетъ право на вознагражденіе лишь въ томъ случаѣ, если докажетъ, что изъ дѣйствій его, возчика, грузокозьяинъ извлекъ какую-либо выгоду (обогащеніе); если онъ этого не докажетъ, то никакого вознагражденія ему не причитается, ибо по договору перевозки онъ имѣетъ право на вознагражденіе только за *исполненіе договора*, т.-е., за доставленіе груза *на мѣсто назначенія*; эта обязанность по смыслу договора не подлежитъ *дробленію*: частичное исполненіе не есть вовсе исполненіе, а слѣдовательно, и не даетъ права

¹⁾ Ст. 18 Конвенціи: „Если перевозка груза встрѣтила препятствіе или была приостановлена по чрезвычайнымъ обстоятельствамъ, или вслѣдствіе какой-либо случайности и грузъ не могъ бы быть направленъ другимъ путемъ, то желѣзная дорога испрашиваетъ новыхъ указаній у отправителя. Въ такомъ случаѣ отправитель можетъ отступить отъ договора, но обязанъ уплатить желѣзной дорогѣ, если на нее не падаетъ никакой вины, всѣ расходы по подготовленію къ перевозкѣ, расходы по выгрузкѣ груза и по его перевозкѣ, пропорціонально пройденному уже грузомъ разстоянію. Если въ случаѣ такой задержки грузъ можетъ быть направленъ другимъ путемъ, то желѣзная дорога имѣетъ право рѣшить: въ интересѣ ли отправителя направить грузъ по этому другому пути или, задержавъ его, испросить указанія у отправителя... Если у отправителя не имѣется дубликата накладной, то сдѣланныя имъ въ предусмотрѣнныхъ въ настоящей статьѣ случаяхъ распоряженія не могутъ касаться ни личности получателя, ни мѣста назначенія“. Это правило дѣйствуетъ нынѣ и во внутреннемъ сообщеніи нѣмецкихъ дорогъ (Eger Preus. Eis. II, 450). См. Eger, I, 162—176 и сл.; Preus. Eis. II, 450; Hahn, 590; Lanckmann, 93; Bédarride, 515—6. „Пропорціональное“ исчисленіе провозной платы не исключаетъ примѣненія мѣстныхъ тарифовъ вмѣсто прямого (см. мое изд. Конвенціи, стр. 48).

²⁾ Къ числу „услугъ“ ст. 18 Конвенціи не относятъ *храненіе* груза на станціи задержки. По Конвенціи подлежатъ возмѣщенію *исключительно* лишь: 1) расходы по подготовленію къ перевозкѣ; 2) расходы по перевозкѣ до пункта остановки и 3) расходы по выгрузкѣ. Въ этомъ смыслѣ толкуютъ Конвенцію и нѣмецкіе юристы (см. Eger, Preus. Eisenb., II, 451—2). Дороги, однако, разрѣшаютъ этотъ вопросъ иначе (см. напр., объ австрійскихъ ж. д. Buschmann 179—180).

на частичное вознагражденіе. Наконецъ, если задержка произошла *по винѣ самого грузохозяина*, то права отказа отъ договора вовсе не существуетъ, т.-е., если грузохозяинъ захочетъ взять свой грузъ обратно, то онъ долженъ заплатить возчику *столько же, сколько ему причиталось бы за полное исполненіе договора*.

Всѣ эти выводы о юридическихъ отношеніяхъ сторонъ по обыкновенному договору перевозки должны имѣть примѣненіе и по нашему закону (ст. 1744 Зак. Гражд.; Касс. 1874 г. № 191 и др.; см., однако, Касс. 1871 г. № 857). Однако, въ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ вопросъ, какъ мы видѣли (§ 13), поставленъ нѣсколько иначе въ ст. 78 Общ. Уст. рос. ж. д. Въ силу ст. 78, за грузохозяиномъ признано право требовать возвращенія груза не только въ случаяхъ задержки (въ пути или на станціи отправленія), но и во всякихъ другихъ случаяхъ, *когда онъ этою пожелаетъ*. Это значитъ, что, по какой бы причинѣ договоръ ни былъ расторгнутъ, хотя бы онъ былъ расторгнутъ по винѣ самого грузохозяина, дорога не имѣетъ права требовать, чтобы съ нею рассчитались, какъ за полное исполненіе договора согласно первоначальнымъ условіямъ накладной; она можетъ требовать лишь вознагражденія за дѣйствія, уже произведенныя ¹⁾. Будь иначе, не было бы, конечно, никакой надобности въ ст. 78 признавать за грузохозяиномъ право на истребованіе груза обратно отъ дороги во всякое время, такъ какъ само собою понятно, что дорога не можетъ удерживать у себя грузъ вопреки желанію его хозяина. Наряду со ст. 78 Общ. Уст. ст. 1744 Зак. Гражд., имѣетъ, такимъ образомъ, свое значеніе лишь тогда, когда приходится разрѣшать вопросъ о вознагражденіи дороги за грузъ, *задержанный по ея винѣ* въ пути или на станціи отправленія и *вслѣдствіе этого* потребованный обратно хозяиномъ. Изъ ст. 1744, какъ я сказалъ уже, слѣдуетъ, что въ этомъ случаѣ дорога, какъ возчикъ, собственно не имѣетъ право на вознагражденіе *по договору*. Она можетъ требовать только, чтобы грузохозяинъ *не обогащался на ея счетъ*; онъ, поэтому, обязанъ ей заплатить ровно столько, сколько онъ сберегаетъ отъ того, что дорогою въ его интересахъ уже исполнено. Подтвержденіе этого можно видѣть и въ ст. 78 Общ. Уст., которая не даетъ дорогамъ права на возмѣщеніе *расходовъ*, произведенныхъ ими вслѣдствіе исполненія требованій грузохозяина, если „эти требованія были вы-

¹⁾ См. § 13 (Рѣш. 1894 г. № 8). Ст. 78 предоставляетъ желѣзной дорогѣ особое право „на возмѣщеніе расходовъ, произведенныхъ ею вслѣдствіе исполненія упомянутыхъ требованій, за исключеніемъ, однако, тѣхъ случаевъ, когда эти требованія были вызваны собственно ея виною“. По вѣмецкому регламенту (§ 64), расходы эти подлежатъ возмѣщенію въ размѣрѣ, опредѣленномъ разъ навсегда въ тарифѣ подъ названіемъ „Reuegeld“.

званы собственною ихъ виною". Въ нѣмецкомъ законѣ (art. 394 — § 65 регламента) и въ Бернской Конвенціи (ст. 18), какъ мы видѣли, тотъ же принципъ прямо распространенъ не только на расходы, но и на всѣ вообще платежи, причитающіеся дорогамъ за перевозку и соединенные съ нею дѣйствія. На платежи эти дорога не имѣетъ безусловнаго права, если договоръ не исполненъ до конца и грузъ возвращенъ хозяину вслѣдствіе задержки, произошедшей по винѣ самой дороги ¹⁾.

Право на отказъ отъ договора съ этими послѣдствіями грузо-хозяинъ, однако, по нашему закону долженъ имѣть лишь тогда, когда задержка настолько значительна, что срочная доставка становится невозможною. Недостаточно, напр., если дорога только пропуститъ установленный *срокъ на отправленіе* груза (см. § 17), такъ какъ, пропустивъ этотъ *срокъ*, дорога можетъ еще наверстать его въ пути ²⁾.

¹⁾ Отсюда, напр., слѣдуетъ, что если грузъ полученъ обратно хозяиномъ, вслѣдствіе неопозволительной задержки въ пути и если, затѣмъ, *стоимость провоза отъ промежуточной станціи выдачи до первоначальной станціи назначенія* не ниже стоимости провоза отъ станціи отправленія до той же станціи назначенія (см. § 39), т.-е., если грузохозяинъ ничего не выгадалъ отъ того, что его грузъ доведенъ до промежуточной станціи, то онъ и не обязанъ ничего за это платить. Точно такъ же онъ въ этомъ случаѣ не обязанъ платить за *храненіе* груза (на станціи отправленія и на промежуточной станціи), потому что отъ этого грузъ не прибавился въ цѣнѣ. Впрочемъ, какъ мы видѣли выше, плата за храненіе по буквальному смыслу ст. 18 Конвенціи вообще дорогамъ не причитается, хотя бы задержка и произошла безъ вины со стороны дороги, если только она произошла не по винѣ грузохозяина (см. Eger, I, 209, 180).

²⁾ Желательно, чтобы все это было санкціонировано у насъ закономъ. Дѣло въ томъ, что задержки въ пути и на станціяхъ отправленія у насъ явленіе, болѣе чѣмъ гдѣ либо, обычное. Наши разстоянія гораздо больше, перерывы сообщеній чаще, климатическія условія суровѣе, чѣмъ въ другихъ европейскихкихъ странахъ. Всѣ эти условія представляютъ сугубую опасность для грузовъ, сколько-нибудь подверженныхъ порчѣ. Въ виду этого—санкціонировать право отправителя на отказъ отъ договора вслѣдствіе задержки груза по винѣ дороги и опредѣлить въ самомъ законѣ ближайшія условія и послѣдствія этого отказа у насъ было бы дѣломъ нелишнимъ. Не мѣшало бы также имѣть въ виду и тотъ случай, когда, взявъ грузъ обратно отъ дороги, грузохозяинъ обязанъ отправить его до мѣста назначенія гужемъ, что у насъ бываетъ нерѣдко. Наконецъ, законъ долженъ опредѣлить, какъ должна поступить дорога, если задержанный грузъ можетъ быть доставленъ на станцію назначенія другимъ путемъ. Какъ мы видѣли, ст. 18 Конвенціи въ этомъ случаѣ предоставляетъ желѣзной дорогѣ или запросить грузохозяина, или же прямо направить грузъ другимъ путемъ, если это выгодно для грузохозяина. За свои дѣйствія дорога въ этомъ случаѣ отвѣчаетъ, какъ negotiorum gestor. О направленіи груза другимъ путемъ дорога во всякомъ случаѣ обязана увѣдомить отправителя. Небольшое увеличеніе провозной платы при избраніи другого направленія допустимо, если это выгодно для грузохозяина (см. Eger, Preus. Eis., II, 452). О послѣдствіяхъ задержки груза *на станціи отправленія* свыше 15 дней

Бываютъ случаи, когда задержка груза въ пути влечетъ за собою не только неизбежную просрочку въ доставкѣ, но и полную *невозможность* доставки груза на условленную станцію назначенія, напр., вслѣдствіе послѣдовавшаго во время перевозки запрещенія вывоза за границу. Если эта невозможность исполненія наступила по винѣ желѣзной дороги, то отвѣчаетъ ли она за причиненные убытки (напр., въ размѣрѣ разницы между русскими и заграничными цѣнами)? Вопросъ этотъ разрѣшенъ Сенатомъ въ *отрицательномъ* смыслѣ (рѣш. 1895 г. № 84 по д. Эттингера), такъ какъ, по мнѣнію Сената, объ отвѣтственности желѣзной дороги за несвоевременную доставку груза къ какому-либо промежуточному пункту пути слѣдованія (напр., къ границѣ) вообще не можетъ быть рѣчи, ибо дороги по закону отвѣчаютъ предъ грузохозяйномъ лишь за конечный результатъ перевозки, за несвоевременную доставку груза на *станцію назначенія*. Раздѣляя послѣднее соображеніе (см. § 17), нельзя, однако, признать его примѣнимымъ къ тѣмъ случаямъ, когда задержка на части пути настолько велика, что уже сама по себѣ *исчерпываетъ общій* срокъ доставки, т.-е. тотъ срокъ, который полагается для доставки груза на станцію назначенія. По истеченіи *этого* срока просрочка уже имѣется на лицо, за *такую* просрочку желѣзныя дороги отвѣчаютъ, а слѣдовательно, если эта просрочка произошла по винѣ желѣзныхъ дорогъ и повлекла за собою невозможность самаго исполненія (напр., вслѣдствіе запрещенія вывоза), то нѣтъ основанія признавать дороги свободными отъ отвѣтственности за убытки, причиненные по ихъ винѣ (см. § 20).

Если во время нахождения груза въ пути выяснится, что онъ не можетъ быть доставленъ на мѣсто назначенія, то какъ должна поступить желѣзная дорога? Обязана ли она везти грузъ непременно до того пункта, до котораго перевозка еще возможна, или же она можетъ задержать его немедленно? Сенатъ по одному дѣлу, возникшему также вслѣдствіе запрещенія въ 1891 году вывоза хлѣбныхъ грузовъ за границу, призналъ, что, если грузъ адресованъ за границу (въ Кенигсбергъ), а между тѣмъ по пути выяснилось, что вывозъ уже невозможенъ, то везти грузъ до пограничной станціи (Верхболово) дороги *не* обязаны, ибо по договору перевозки онѣ обязаны доставить грузъ на мѣсто назначенія, а разъ *это* невозможно, то договоръ немедленно по выясненіи этой невозможности теряетъ силу; слѣдовательно, дорога и не можетъ отвѣчать, напр., за разницу между цѣнами пограничнаго пункта и цѣнами того пункта, имѣется распоряженіе Министерства Финансовъ, предоставляющее отправителю въ этомъ случаѣ переадресовать грузъ *безъ уплаты лежалага* за предъидущее время (Сб. Тар. № 809, изв. 4036).

гдѣ грузъ былъ задержанъ (*отд. рѣш.* 5 апрѣля 1896 г. по д. Мейеровича съ Моск.-Брест. ж. д. № 4594—95 г.). Въ томъ же рѣшеніи разъяснено, что дорога вправѣ поступить съ грузомъ, задержаннымъ въ пути, какъ съ не востребовавшимся, т.-е., продать его съ публичнаго торга, если грузокозанинъ, будучи извѣщенъ о послѣдовавшей задержкѣ, не сдѣлаетъ никакого распоряженія о грузѣ ¹⁾. Наконецъ, въ томъ же рѣшеніи признано, что отправитель можетъ сдѣлать распоряженіе не иначе, какъ по предъявленіи дубликата накладной ²⁾.

§ 15. Обязательное соблюденіе очередей (стт. 51 и 52 Общ. Уст.).

Выше сказано, что соблюденіе очередей при перевозкѣ грузовъ не можетъ считаться такою обязанностью, которая само собою вытекала бы изъ договора перевозки, такъ что обыкновенный возчикъ обязанъ соблюдать очередь лишь *тогда, когда* это требуется положительнымъ закономъ ³⁾. Такой законъ изданъ для желѣзныхъ дорогъ, но, какъ видно у насъ изъ ст. 61 Общ. Уст., *договоръ перевозки заключается только по наступленіи очереди*, т.-е. другими словами, самъ законодатель устраняетъ предположеніе о томъ, что соблюденіе очередей есть обязанность, *вытекающая* изъ договора перевозки. ⁴⁾.

¹⁾ См. въ томъ же смыслѣ Verkehrsordnung, § 65, прил. II.

²⁾ См. ст. 18 Бернской Конв.—Ср. также § 65 регламента и Eger Reus. Eis., II, 453—См., однако, рѣш. Гр. Касс. Д-та 1888 г. №№ 98 и 99 по дд. Латонина и Пономарева, въ которыхъ разъяснено, что съ момента учиненія публикации о не востребовавшемъ грузѣ отправитель вправѣ и безъ предъявленія дубликата сдѣлать распоряженіе о грузѣ. Разъясненіе это должно очевидно относиться и къ грузамъ, находящимся въ пути, если къ этимъ грузамъ вообще примѣнять правила о продажѣ не востребовавшихся грузовъ.

³⁾ Такое требованіе проектировано было включить, напр., въ нѣмецкій Торговый Кодексъ (Handl., II, 708—15).—(Я считаю, тѣмъ не менѣе, необходимымъ изложить правила объ очередяхъ въ настоящей главѣ (объ обязанностяхъ желѣзныхъ дорогъ *по договору перевозки*) въ виду того, что въ этой главѣ рѣчь идетъ вообще объ обязанностяхъ дорогъ въ отношеніи *времени* перевозки).—Стт. 49 и 101, Общ. Уст., однако, не относятся къ дорогамъ, еще не открытымъ для общаго пользованія или же хотя и открытымъ но лишь временно— съ оговоркою о томъ, что перевозка будетъ совершаться лишь по мѣрѣ возможности (см. Сб. Тар. № 898, изв. № 4391).

⁴⁾ Нарушеніе очереди отправки, т.-е. отправку груза позже наступленія очереди также нельзя рассматривать, какъ нарушеніе договора перевозки, ибо, какъ объяснено выше (§ 9), договоръ перевозки по смыслу ст. 61 Общ. Уст. долженъ считаться заключеннымъ лишь съ момента дѣйствительнаго „принятія груза къ отправкѣ“, а не съ момента наступленія очереди. Сенатъ *противно* мнѣнію и, поэтому, рассматриваетъ нарушеніе очереди, какъ на-

Для желѣзныхъ дорогъ соблюденіе очереди обязательно по тому же, почему для нихъ обязательно вообще не *оказывать никакихъ преимуществъ по перевозкѣ отдѣльнымъ отправителямъ* ¹⁾. Свободная конкуренція стала бы немислимою, еслибы въ область этой конкуренціи допущено было пристрастнаго внимательства такого могущественнаго въ экономическомъ смыслѣ фактора, какъ монопольное желѣзнодорожное предпріятіе. Тотъ, кто имѣетъ его на своей сторонѣ, сразу можетъ раздавить всѣхъ своихъ конкурентовъ. Отсюда и понятно, что вопросъ о надлежащей организаціи очереди для отправки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, какъ вопросъ громадной экономической важности, обращаетъ на себя особое вниманіе государственной власти. У насъ, въ Россіи, при хроническихъ и громадныхъ „залежахъ“ грузовъ на станціяхъ нашихъ дорогъ, вопросъ этотъ приобретаетъ особую важность.

Если дороги обязаны соблюдать очередь, то это не значитъ, что онѣ обязаны при отправленіи *разнородныхъ* грузовъ соображаться *исключительно* съ временемъ ихъ принятія на данную станцію. Въ такомъ видѣ обязанность дороги была формулирована у насъ въ законѣ 11 февраля 1883 г. ²⁾. Въ такомъ же видѣ ее предполагала формулировать комиссія гр. Баранова, которая изъ общей массы грузовъ выдѣляла въ особый разрядъ лишь грузы, подлежащіе отправленію *внѣ очереди*. Госуд. Совѣтъ, съ своей стороны, нашель, что „разнообразіе грузовъ по качеству ихъ, дальности и направленію перевозки, способу нагрузки и т. п. столь велико, что соблюденіе между ними одной какой-либо очереди послужило бы лишь къ замѣшательству и ненужному замедленію въ отправкѣ ихъ по назначенію“ ³⁾. Въ виду этого редакция Проекта и замѣнена была

рушеніе договора перевозки, и требованіе о вознагражденіи за нарушеніе очереди, какъ требованіе, вытекающее изъ договора перевозки (рѣш. 1894 г. № 53; см. § 16).

¹⁾ Ст. 71 Общ. Уст.; art. 422 Нѣм. Торг. Кодекса; art. 40 франц. cahier des charges; англійскій Railway and Canal Traffic Act 1854 г. и пр.; Hahn, II, 708; Sarrut, 275; Lyon-Caëן, I, 515; Féraud-Giraud, I, 140; Stephen, III, 183.

²⁾ „Пріемъ грузовъ на складъ, погрузка ихъ въ вагоны и отправка по назначенію производится по очереди привоза груза на станцію“.

³⁾ Общ. Уст. съ сужд., стр. 35—6. Точно также и въ нѣмецкомъ кодексѣ предполагалось установить, что грузы подлежатъ отправленію „nach der Reihenfolge der Anmeldung“, но вслѣдствіе основательнаго протеста нѣмецкихъ дорогъ вмѣсто этого было постановлено, что „относительно срока отправки не должно быть отдаваемо преимущества одному отправителю предъ другимъ, если этого не требуютъ особыя условія (Einrichtungen) дороги или транспортировки (die Transportverhältnisse) или, наконецъ, общественный интересъ“ (art. 422; Hahn, II, 708—15). На французскихъ дорогахъ веденіе

редакціею стт. 51 и 52 Общ. Уст., которая нынѣ измѣнена закономъ 1 іюня 1895 года (*Собр. Узак. № 136*).

Въ этихъ статьяхъ закона проведено различіе между тремя родами грузовъ; законъ различаетъ: 1) грузы, подлежащіе отправленію *безотлагательно*, т.-е. въ очереди; 2) грузы, подлежащіе перевозкѣ *по особымъ правиламъ* и 3) грузы собственно *очередные*.

Къ *первому* разряду отнесены: а) грузы, „безотлагательная перевозка коихъ требуется въ общегосударственныхъ интересахъ или въ видахъ удовлетворенія общественныхъ нуждъ“; указаніе этихъ грузовъ принадлежитъ Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ¹⁾; б) грузы, въочередная перевозка которыхъ требуется „общими правительственными распоряженіями“ (исходящими отъ компетентныхъ властей и не противорѣчащими примѣч. къ ст. 51).

Ко *второму* разряду отнесены грузы, подлежащіе перевозкѣ по особымъ правиламъ, утвержденнымъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Сюда относятся какъ особые условія для перевозки нѣкоторыхъ грузовъ (ст. 91)²⁾, такъ и, между прочимъ, правила о

очереди исключительно по времени привоза на станцію, по ст. 49 *cahier des charges*, обязательно лишь для грузовъ, идущихъ на одну и ту же станцію (Lyon-Saÿn, I, 515). Англійскій законъ 1854 г. въ общихъ выраженіяхъ воспрещаетъ лишь „несправедливое или неразумное предпочтеніе“ (*undue or unreasonnable preference*). Бернская Конвенція (ст. 5) допускаетъ отступленія отъ очереди времени привоза, „основанныя на нуждахъ эксплуатаціи“ (*nécessités du service d'exploitation*) или общественной пользы“.

¹⁾ Особыми постановленіями Совѣта къ этому разряду въ свое время отнесены были, напр., грузы, идущіе для работъ по Сурамскому перевалу, хлѣбные грузы для рабочихъ на Мальцевскихъ заводахъ и для голодающихъ въ Донской области, угольные грузы для Харьковскаго Городскаго Управленія и пр. (Журналы 1887, 11—12; 1888, 18—20, 34, 106 и др.).—Объ очередяхъ во время голода 1891 г. см. Вѣстн. Фин. 1891 г. № 44 и Сб. Тар. № 268.—Въ 1888 г. Совѣтъ отклонилъ предложеніе объ изданіи общаго списка грузовъ, могущихъ подлежать безотлагательной перевозкѣ, съ тѣмъ, чтобы частныя ходатайства удовлетворялись уже распорядительными органами Министерства Путей Сообщенія (Журн. 1888 г., стр. 531).—См. еще о *воинскихъ* грузахъ „Врем. Прав. для перев. грузовъ военн. вѣдомства и т. д. (1884 г.), § 45; по разъясненію Мин. Пут. Сообщ. военные и военно-морскіе грузы относятся къ 1-му разряду, т.-е. подлежатъ безотлагательной отправкѣ (см. Сб. Тар. № 789).

²⁾ По разъясненію Мин. Пут. Сообщ. (Цирк. 31 окт. 1896 г. № 18575—Сб. Тар. № 789) сюда относятся лишь гробы съ покойниками, легко воспламеняющіяся, опасныя и взрывчатыя вещества, мелкія животныя и птицы въ ящикахъ, сѣдлахъ и корзинахъ, крупный рогатый скотъ, лошади, минеральное топливо и соль, отправляемые со станцій Кур.-Хар.Севаст., Екатерин. и Юго-Вост. ж. д. и нефтяные грузы, отправляемые изъ Баку. См. также правила объ очередяхъ въ Собр. Узак. 1896 г. № 120,—ср. Сб. Тар. № 789—въ которыхъ разъяснено, что для изыятія груза изъ общей очереди требуется во-

разверсткѣ вагоновъ для минеральнаго топлива и соли, вагоновъ-цистернъ для нефтяныхъ продуктовъ и пр. ¹⁾

Наконецъ, къ *третьему* разряду относятся собственно „очередные“ ²⁾ грузы, которые подлежатъ отправленію „безъ всякихъ для какихъ-либо отправителей и видовъ грузовъ преимуществъ“ (ст. 51), „съ соблюденіемъ постепенности, порядковъ которой устанавливается Министромъ Путей Сообщенія“ (ст. 52). Редакція этихъ постановленій нѣсколько неточна. По смыслу закона, вытекающему изъ приведенныхъ выше мотивовъ Госуд. Совѣта, Министру Путей Сообщенія предоставлено не одно только опредѣленіе „порядка постепенности“. Ему предоставлено также и установленіе „порядка очередей“, т. е., раздѣленіе грузовъ на *нѣсколько категорій* въ зависимости „отъ техническихъ и мѣстныхъ условий“ каждой дороги,

обще особое о томъ постановленіе (исключая грузы опасные, воспламеняющіеся и указаные въ п. 2 ст. 51.—Грузы перевозимые по „условнымъ тарифамъ съ ограниченою отвѣтственностью“ (ст. 109 Общ. Уст.) по закону изъемятся отъ дѣйствія общихъ правилъ о срокахъ доставки (ст. 53 О. У.); о томъ же, что грузы эти не относятся къ числу „очередныхъ“ (см. ниже), въ законѣ ничего не сказано. Мнѣніе Sarrut (ст. 276), что подобныя грузы вообще не могутъ входить въ очередь ни на чемъ не основано.

¹⁾ Интересныя дебаты объ этихъ правилахъ, имѣющихъ большое экономическое значеніе для нашей промышленности см. въ Журналахъ Сов. по ж. д. дѣламъ 1886 г. (323—6), 1887 г. (398—403, 407—423); 1889 г. (231—8, 254—298), 1891 г. (72, 92—103); 1892 г. (51—166). См. также Собр. Узак. 1888 г. № 107, 1891 г. № 46 и др.—Разверстка этихъ вагоновъ (на дорогахъ Екатеринбургской, Курско-Харьк.—Севаст. Закавказской, Баскунчакской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и др.) производится, по большей части, самими же отправителями въ лицѣ особыхъ комиссій. Разверстка производится въ опредѣленные періоды по количеству *заявленнаго* (а не ввезеннаго на станцію) груза (на Закавказской ж. д. вагоны-цистерны распределяются по правиламъ, утвержденнымъ Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ, исключительно между нефтяными *заводчиками* на основаніи данныхъ о размѣрѣ производства каждаго завода за послѣдній годъ, что противорѣчитъ ст. 1—2 Общ. Устава и, по справедливому замѣчанію проф. Менделѣева, ведетъ не къ правильному внимательству желѣзныхъ дорогъ въ область промышленности (см., особенно, дебаты по этому вопросу по поводу загроможденія ст. Батумъ вагонами Ротшильда въ Журналахъ Совѣта 1889 г., стр. 254—89. См. также пренія по этому вопросу въ Журналахъ 1890 г., стр. 87 и слѣд.). Заявленія о грузѣ, готовомъ къ отправкѣ, могутъ быть провѣряемы. Переуступка очередей воспрещена.—Объ общемъ проектѣ разверстки вагоновъ для разныхъ дорогъ и грузовъ см. также Сборн. Тар. № 864 и Журналы Совѣта по ж. д. д. 1896, 76—89, 126—7.

²⁾ Въ этомъ смыслѣ „очереднымъ“ называется *слабій* грузъ, не отнесенный къ предыдущимъ двумъ разрядамъ, независимо отъ того, приняты ли онъ къ перевозкѣ съ обожданіемъ или безъ обожданія въ складѣ (отд. рѣш. 4 дек. 1896 г. по д. Лыкина съ Владик. ж. д. № 6493—95 г.).

съ тѣмъ, что для каждой категоріи очередь должна быть *особая* ¹⁾. Воспрепятствуя оказывать преимущество отдѣльнымъ „видамъ грузовъ“, ст. 51 имѣетъ въ виду только такія преимущества, которыя не санкціонированы Министерствомъ въ силу указанныхъ выше техническихъ и мѣстныхъ условий. Распоряженія Министерства по этому предмету, если они не вызываются дѣйствительною потребностью, могутъ быть обжалованы въ установленномъ порядкѣ, но для суда они впредь до ихъ отмены имѣютъ обязательную силу. По правиламъ, опубликованнымъ въ *Собр. Узак.*, 1895 г. № 48 ²⁾ „очередные грузы раздѣлены на слѣдующія 5 категорій: 1) грузъ живой (если онъ относится къ „очереднымъ“) и грузы, подверженные скорой порчѣ (списокъ приложенъ); 2) мелкія отправки, не превышающія 75 пудовъ, 3) грузы, задержка коихъ на станціи отправленія представляетъ неудобство или опасность въ санитарномъ, пожарномъ и т. п. отношеніяхъ (приложенъ перечень), 4) всѣ прочіе грузы, исключая отнесенные къ предъидущимъ двумъ разрядамъ (см. выше) и—за исключеніемъ 5) нѣкоторыхъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку (списокъ приведенъ). Постепенность въ отправкѣ опредѣляется этою послѣдовательностью категорій. Грузы, требующіе особаго подвижнаго состава или перевозимые въ собственныхъ вагонахъ, лишь въ томъ случаѣ составляютъ особую категорію и имѣютъ преимущество предъ другими грузами, если задержка на станціи отправленія вызывается недостаткомъ подвижнаго состава (платформы, рѣшетки и угольные полувагоны не относятся къ „особому подвижному составу“) Особая очередь для грузовъ *четвертой* категоріи (т.-е. обыкновенныхъ) въ зависимости отъ *направленій* могутъ быть устанавливаемы съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія; но для двухъ противоположныхъ направленій каждой станціи двѣ особыя очереди устанавливаются самими дорогами *обязательно*. Если залежи на станціи вызваны исключительно недостаткомъ подвижнаго состава, то для грузовъ одной и той же категоріи, но внесенныхъ въ разныя очередныя книги по различію направленій, подвижной составъ *по возможности* долженъ распределяться равномерно. Засимъ, изъ правилъ 1896 г. исключено постановленіе, содержавшееся въ правилахъ 1895 г., коимъ дорогамъ предписывалось болѣе или менѣе равномерное распределеніе подвижнаго состава между *разными станціями* такъ, чтобы разница между залежами на разныхъ станціяхъ (т.-е. разница во

¹⁾ Вслѣдствіе этого, напр., Сенатъ въ *Отд. Касс.* 19 окт. 1890 г. по д. *Кочетова съ Козл.-Вор.-Рост.* ж. д. № 174—90 г призналъ законнымъ установленіе на этой дорогѣ особыхъ очередей для *отправокъ мелкихъ и повагонныхъ*.

²⁾ Отступленія отъ этихъ правилъ допускаются съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

времени отправки грузовъ, одновременно принятыхъ съ обождаемъ въ складъ на разныхъ станціяхъ) по возможности не превышала 10 дней ¹⁾.

¹⁾ Это послѣднее предписаніе, дополненное позднѣйшимъ циркуляромъ Д-та Жел. Дорогъ, въ которомъ между прочимъ, сказано, что за нарушение предѣльной десятидневной разницы между станціями „железныя дороги будутъ нести отвѣтственность предъ отправителями, какъ за нарушение очереди (ст. 101)“ (Сборн. Тар. № 627) послужило поводомъ къ предъявленію цѣлаго ряда исковъ къ железнымъ дорогамъ о вознагражденіи по ст. 101 Общ. Уст. за одновременное отправленіе грузовъ съ разныхъ станцій (т.-е. за разницу, превышающую 10 дней). Иски эти, равно какъ и приведенный циркуляръ, лишены законнаго основанія. Законъ (ст. ст. 49, 51 и 52 Общ. Уст.) предусматриваетъ „очередь“ только между грузами, свезенными на одну и ту же станцію, и за нарушение этой очереди ст. 101 Общ. Уст. назначаетъ особый штрафъ. Объ „очередяхъ“ же между грузомъ разныхъ станцій въ Общемъ Уставѣ совсѣмъ не упоминается. Изъ этого, конечно, не слѣдуетъ, что Министерство Путей Сообщенія не имѣло права сдѣлать распоряженіе о равномерномъ по возможности распредѣленіи подвижнаго состава между разными станціями. Наоборотъ, распоряженіе это основано на ст. 71 Общ. Уст. рос. ж. д. и, притомъ, вызывается дѣйствительною, практической необходимостью, но это не есть вовсе распоряженіе объ „очереди“ въ точномъ, техническомъ, законномъ смыслѣ этого слова. Если дорога не подчинилась этому распоряженію, то она можетъ отвѣчать предъ отправителями за свои неправильныя и незаконныя (ст. 71 Общ. Уст.) дѣйствія по общему закону (ст. 684 Зак. Гр.), но никакъ не по ст. 101-ой Общ. Уст., которая какъ специальный законъ, подлежитъ примѣненію лишь къ тѣмъ случаямъ, которые въ ней указаны (см. § 16). Впрочемъ, циркуляръ, послужившій поводомъ къ предъявленію упомянутыхъ выше исковъ, не имѣетъ значенія для суда уже потому, что, исходя отъ Департамента железныхъ дорогъ, и по этому одному уже лишенный значенія, присвоеннаго закономъ (ст. 52 Общ. Уст.) лишь распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія (см. позднѣйшій циркуляръ 24 янв. 1897 г. № 1443—Сб. Тар. № 817) онъ въ то же время противорѣчитъ выше приведенному тексту правилъ ¹¹/₁₅ марта 1895 г., утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія, въ которыхъ предписаніе объ „очередяхъ“ между грузами разныхъ станцій формулировано не безусловно, а поставлено въ зависимость отъ мѣстныхъ условій („по возможности“). Циркуляръ этотъ нынѣ отмѣненъ (см. еще Сб. Тар. № 789).—Нынѣ дѣйствующими общими правилами объ очередяхъ замѣнены ранѣе въ различное время изданныя циркуляры Д-та железныхъ дорогъ, изъ которыхъ послѣдній опубликованъ въ Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1890 г. № 46 (Сборн. Тар. № 156).—См. въ дополненіе къ новымъ правиламъ объ очередяхъ циркуляръ Д-та ж. д. отъ 29 янв. 1897 г. № 1806 (Сб. Тар. № 806) о введеніи трехъ особыхъ книгъ для грузовъ IV и V категорій сообщеній: а) мѣстнаго, б) прямого внутренняго и в) вывознаго (включая грузы, адресованные на портовыя и пограничныя станціи, о введеніи (съ разрѣшенія Д-та) „дополнительныхъ“ (т.-е., особыхъ) книгъ очередей по тѣмъ направленіямъ перевозки, въ коихъ задержка въ отправкѣ грузовъ обусловлена недостаточною пропускною способностью участковъ дорогъ или недостаточною приемоспособностью конечныхъ пунктовъ назначенія и объ учрежденіи распредѣлительныхъ бюро для нормированія на дорогахъ отправления суточной погрузки въ отдѣльныхъ направленіяхъ (эти бюро пока учреждены въ Москвѣ, Ригѣ, Минскѣ и Вар-

Для внесенія груза въ очередь требуются два условія: 1) *предъявленіе накладной* ¹⁾, подписанной отправителемъ, на которой въ силу ст. 49 и отмѣчается день будущей отправки, а если его съ точностью опредѣлить невозможно, то—имена двухъ послѣднихъ, ожидающихъ очереди отправителей; на оборотной сторонѣ накладной, сверхъ того, отмѣчается самый номеръ очереди и 2) *предъявленіе груза* ²⁾, который, однако, можетъ быть внесенъ въ очередь не только тогда, когда онъ сложенъ на площадяхъ, предназначенныхъ для храненія грузовъ (ст. 45), но и тогда, когда онъ сложенъ внѣ этихъ площадей въ приписанныхъ къ станціи складахъ или складочныхъ помѣщеніяхъ, не состоящихъ въ ея пользованіи, и на свободныхъ станціонныхъ земляхъ, предоставленныхъ во временное пользованіе отправителей (п. 3 ст. 45 и ст. 47 по прод. 1893 г., прим. 2); въ послѣднемъ случаѣ, конечно, требуется особое заявленіе отправителя ³⁾.

шавѣ; циркул. Д-та ж. д. отъ 18 окт. 1897 г. № 18520 (Сб. Тариф. № 894) о вывѣшиваніи на станціяхъ распоряженій управленія ж. д. о распредѣленіи вагоновъ и посуточныхъ отчетовъ начальниковъ станцій объ исполненіи этихъ распоряженій.

¹⁾ Въ *Отд. Касс. по д. Гана* съ Курско-Кіев. ж. д. № 5561—86 г. (4 авг. 1887 г.) признано, что дорога не отвѣчаетъ за нарушеніе очереди, если грузъ былъ предъявленъ безъ накладной, хотя бы de facto грузы на данной станціи и принимались безъ накладныхъ. По правиламъ „о ввозѣ грузовъ“ (Собр. Узак. 1896 г. № 120) *накладная* подлежитъ предъявленію въ моментъ ввоза груза на станцію, хоть бы грузъ и былъ сложенъ на свободныхъ площадяхъ, для склада не приспособленныхъ, оставаясь на попеченіи грузохозяина. *Дубликатъ*, въ этомъ случаѣ, однако, не *выдается* (покуда грузъ не поступилъ въ вѣдѣніе дороги) и № очереди отмѣчается только въ накладной.

²⁾ Въ томъ количествѣ, которое значится въ накладной (см. Сборн. Тар. № 627).

³⁾ Законъ 1 июня 1895 года объ измѣненіи редакціи ст. 51 Общ. Уст. (Собр. Узак. № 136). Изданіе правилъ о приписѣ къ станціямъ складовъ и складочныхъ помѣщеній и о порядкѣ заявленія къ отправкѣ и принятію къ перевозкѣ находящихся въ нихъ грузовъ законъ этотъ предоставляетъ Совѣту по жел. дѣламъ. До изданія этого закона для внесенія въ очередь требовалось непременно везти грузъ на станцію, т.-е., сложить его на площади, находящейся въ вѣдѣніи дороги (см., однако, § 10 закона 11 февраля 1883 года), такъ какъ въ силу ст. 49 Общ. Уст. объ очереди могла быть рѣчь лишь въ примененіи къ грузу, „принятому къ перевозкѣ“; грузы же, сложенные внѣ площадей, находящихся въ вѣдѣніи желѣзной дороги, не считаются „принятыми къ перевозкѣ“ (см. законъ объ измѣненіи редакціи стт. 45—48 Общ. Уст. Собр. Узак. 1891 г. № 78; въ томъ же смыслѣ, впрочемъ, вопросъ объ очередяхъ рѣшенъ былъ Сенатомъ и по старой редакціи этихъ стт. *Отд. Рши.* 14 октября 1892 года по д. Бродскаго съ Фаст. ж. д. № 2856—92 г.). О мотивахъ, которые привели къ изданію новаго закона см. Журналы Совѣта по ж. дор. дѣламъ 1891 г. стр. 166—210. Особые правила занесенія въ очередь установленны для хлѣбныхъ грузовъ, хранящихся въ особыхъ помѣщеніяхъ съ выдачею подъ нихъ

Уступка а равно объёмъ очередей между отправителями закономъ не разрѣшаются. Не разрѣшается также и замѣна одного груза другимъ грузомъ того же отправителя ¹⁾). Грузъ, исключенный изъ очереди по винѣ или желанію отправителя, „записывается въ новую

ссуды отправителямъ (грузы вносятся въ очередь по наступленіи срока, указанного въ заявленіи отправителя или же, если срокъ этотъ не указанъ—по истеченіи 5¹/₂ мѣсяцевъ), для живого груза (Сб. Тар. № 627), для грузовъ, поступающихъ съ вѣтвей или подъѣздныхъ путей (Сб. Тар. № 627; ср. Журн. Сов. по ж. д. дѣламъ 1886 г., 297—302; 1887 г. 216—225).—Вышеупомянутыя правила „о припискѣ къ станціямъ частныхъ складовъ и складочныхъ помѣщеній“ опубликованы въ Собр. Узак. 1896 г. № 120. Къ припискѣ допускаются всякія площади, склады и пр., если изъ нихъ грузъ можетъ быть доставленъ не позже, чѣмъ на другой день послѣ наступленія очереди и если, притомъ, къ заявленію предназначаются *поставонныя* отправки *самого владѣльца* склада. Повѣрка заявленій о грузахъ, ввозимыхъ въ частныя складочныя помѣщенія и площади, производится въ порядкѣ, установленномъ по предварительному соглашенію владѣльца склада съ управленіемъ дороги. За особую плату владѣльцу склада доставляются увѣдомленія о времени наступленія очереди. Особого заявленія *о припискѣ* не требуется *для пароходовъ, баржъ и другихъ судовъ*; они считаются приписанными уже съ момента подачи *заявленія объ имѣющемся на нихъ количествѣ груза*. Заявленія о грузахъ изъ частныхъ складочныхъ пространствъ и помѣщеній подаются на бланкахъ съ приложеніемъ накладныхъ и обезпеченія (своевременной доставки) въ размѣрѣ 3-хъ рублей съ вагона. Приемъ заявленій прекращается, если ввозъ грузовъ *на станцію* прекращенъ вслѣдствіе заполненія *станціонныхъ* складочныхъ помѣщеній (ст. 48 Общ. Уст.). Въ накладныхъ отмѣчается или № очереди, или (если грузъ можетъ быть отправленъ на другой день), время, на которое грузъ заявленъ. Если заявленный грузъ не будетъ доставленъ въ день, назначенный для принятія (о чемъ наканунѣ вывѣшиваются объявленія), то грузъ исключается изъ очереди съ удержаніемъ въ пользу дороги представленнаго обезпеченія, а если будетъ доставлена *часть* груза, заявленнаго по данной накладной, то съ нею поступаетъ, какъ со всякимъ другимъ грузомъ, ввезеннымъ на станцію не изъ склада (съ грузомъ, ввезеннымъ на станцію изъ „приписаннаго“ склада *до наступленія очереди* также поступаетъ, какъ съ грузомъ, ввезеннымъ на станцію помимо склада, т.-е. въ этомъ случаѣ грузъ не пользуется прежнею очередью—цирк. Д-та ж. д. отъ ⁸/₁₀ марта 1897 г., № 4368—Сб. Тар. № 828) Если складочныя пространства соединены рельсовымъ путемъ со станціями, то грузы нагружаются въ вагоны средствами владѣльцевъ (если нѣтъ особыхъ договоровъ по этому предмету), причемъ они считаются принятыми *лишь на станціи*, которая и выдаетъ дубликатъ. Всѣ эти правила не относятся къ такимъ грузамъ, которые отправляются не въ общеустановленномъ порядкѣ очередей, а на основаніяхъ (разверстка вагоновъ и т. д.) Циркуляромъ Д-та ж. д. отъ 31 окт. 1896 г. за № 18577 разъяснено, что складочныя площади, *арендуемая* у дорожн., въ отношеніи отправки грузовъ приравниваются къ „*приписаннымъ*“ вѣвстанціоннымъ.—Въ разъясненіе правилъ о припискѣ складовъ см. Журналы Совѣта по ж. д. 1896 г. стр. 65—76, 93—100, 112—129.

¹⁾ Правила ²¹/₁₅ марта 1895 г. (Собр. Узак. № 48).

очередь вслѣдъ за послѣднимъ значащимся на ней грузомъ (ст. 52) ¹⁾.

§ 16. Ответственность дорогъ за нарушение очереди (ст. 101 Общ. Уст.).

За нарушение очереди отправки желѣзныя дороги по иностраннымъ законамъ отвѣчаютъ въ общемъ порядкѣ, т.-е. онѣ обязаны возмѣстить отправителю понесенные имъ *убытки*, главнымъ образомъ, отъ невозможности конкурировать съ другимъ отправителемъ, послѣвшимъ ранѣе на мѣсто сбыта (Нанн II, 714 и др.). По нашему закону (ст. 101) вмѣсто этого установленъ особый *штрафъ*, а именно: дорога обязана уплатить отправителю за каждыя сутки „*вознаграждение съ пятерномъ размѣръ платы, взимаемой на основаніи правилъ о дополнительныхъ сборахъ за храненіе грузовъ по истеченіи льготнаго срока для принятія прибывшихъ грузовъ*“ (ст. 81) ²⁾. Этотъ специаль-

¹⁾ Если, впрочемъ, заявленіе отправителя объ исключеніи изъ очереди послѣдуетъ ранѣе наступленія самой очереди, то, по смыслу стт. 49, 52 и 62, грузъ *немедленно послѣ заявленія* долженъ быть внесенъ на новую очередь. Сенатомъ высказано мнѣніе, что при подачѣ заявленій объ исключеніи груза изъ очереди отправитель не обязанъ представлять дубликатъ накладной (*Отд. Рѣш.* 8 мая 1897 года по д. Гольденберга съ Юго-Зап. ж. д. № 2948—96 г.). Мнѣніе это, очевидно, противорѣчитъ взгляду Сената на существо обязанностей дорогъ въ отношеніи соблюденія очередей. Если обязанности эти, по мнѣнію Сената, вытекаютъ изъ договора перевозки (рѣш. Гражд. Касс. Д-та 1894-го г. № 53), то, оставаясь послѣдовательнымъ, нужно признать, что здѣсь должна примѣняться ст. 112 Общ. Уст. Съ практической точки зрѣнія трудно допустить, чтобы отправитель, передавъ дубликатъ другому лицу, вправѣ былъ, затѣмъ, распорядиться очередью, какъ ему угодно, и задерживать грузъ на станціи отправленія въ ущербъ правамъ и интересамъ дѣйствительнаго грузо-хозяина (такъ какъ въ силу ст. 53 Общ. Уст. всякое заявленіе отправителя объ исключеніи груза изъ очереди неизбѣжно влечетъ за собою удлиненіе срока доставки). Мнѣніе Сената, впрочемъ, противорѣчитъ и утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія формѣ дубликата, изъ которой видно, что въ дубликатѣ, какъ и въ накладной, отмѣчается исключеніе изъ очереди.

²⁾ По этому разсчету посуточный штрафъ составляетъ отъ 1 до 5 коп. съ пуда или отъ 6 до 30 руб. съ вагона въ 600 п. (такъ какъ за храненіе грузовъ малой скорости взимается отъ $\frac{1}{3}$ коп. до 1 коп. въ сутки съ пуда, смотря по времени храненія); отправитель, точнѣе говоря, получаетъ выиграно болѣе того, что ему пришлось бы уплатить, еслибы съ него взимали пожегалое со дня нарушенія очереди. Въ *Проектѣ* (ст. 211) за нарушеніе очереди предполагался штрафъ въ размѣрѣ $1\frac{1}{2}\%$ съ провозной платы; штрафъ этотъ былъ найденъ неудобнымъ потому, что онъ создавалъ бы неравенство между отправителями на дальнія и близкія разстоянія, а это могло бы повлечь за собою злоупотребленія (Общ. Уст. съ сужд., 70). Наши дороги, съ своей стороны, находили неудобнымъ устанавливать *какую-либо* ответственность собственно за нарушеніе очереди, если оно не привело въ несоблюденію сроковъ доставки.

ный законъ въ силу ст. 70 Зак. Основн. исключаетъ примѣненіе общаго закона—ст. 684 Зак. Гр., т.-е. дорога не обязана, сверхъ того, возмѣщать *никакихъ убытковъ*, произошедшихъ для отправителя отъ нарушенія очереди ¹⁾. Требованіе о вознагражденіи за нарушеніе очереди въ силу закона можетъ быть предъявлено только *отправителемъ*. Такъ какъ, далѣе, это не есть требованіе, вытекающее изъ договора перевозки (см. выше), то къ нему и не примѣняются стт. 78 и 112 Общ. Уст., т.-е.: 1) для предъявленія такого требованія *нѣтъ надобности* въ представленіи дубликата и 2) одно нахожденіе дубликата въ чьихъ-либо рукахъ не даетъ этому лицу права на вознагражденіе за нарушеніе очереди. Выводы эти, однако, отвергнуты Правит. Сенатомъ, который въ рѣш. 1894 г. № 53 по д. Фришена съ Упр. каз. ж. д., наоборотъ, нашелъ, что требованіе о вознагражденіи за нарушеніе очереди можетъ быть разсматриваемо, какъ требованіе, вытекающее изъ договора перевозки (см. §§ 9 и 15), и что, поэтому, оно можетъ быть предъявлено и получателемъ груза. Если съ этимъ согласиться, то очевидно, что право предъявленія требованія о вознагражденіи за нарушеніе очереди, какъ и всякихъ другихъ требованій, вытекающихъ изъ договора перевозки, принадлежитъ тому лицу, которое *въ моментъ предъявленія требованія* является держателемъ дубликата (ст. 112 Общ. Уст.) или (если грузъ уже выданъ) тому лицу, которое было держателемъ дубликата *въ моментъ полученія* груза, но никакъ не тому лицу, которое было держателемъ дубликата *въ моментъ нарушенія очереди*, какъ ошибочно полагаютъ нѣкоторые, ссылаясь вмѣсто смысла рѣшенія по д. Фришена на неправильно понятую букву этого рѣшенія. Съ такимъ же правомъ можно было бы утверждать, что право на предъявленіе иска о просрочкѣ груза принадлежитъ тому лицу, которое было держателемъ дубликата до мо-

По ихъ мнѣнію, такая отвѣтственность только можетъ „подать поводъ къ сдѣлкамъ со стороны отправителей съ низшими станціонными агентами“ (Замѣчанія XVIII Съезда, стр. 157; ср. также Sarrut, 277). Въ дѣйствительности, однако, эта отвѣтственность направлена именно *противъ* сдѣлокъ съ низшими агентами (о нарушеніи очередей).

¹⁾ Это, однако, не относится къ *международнымъ* грузамъ. Какъ видно изъ прецѣд., происходившихъ на Бернской Конференціи 1886 года, ст. 5 Конвенціи, возлагающая на желѣзныя дороги отвѣтственность за *убытки*, причиненныя нарушеніемъ очереди, *тѣмъ самымъ* вполне *устраиваетъ* примѣненіе къ этимъ грузамъ нашего закона объ отвѣтственности дорогъ за нарушеніе очереди—ст. 101 Общ. Уст.; предложеніе русскаго делегата на Конференціи, полагавшаго, что ущербъ долженъ быть возмѣщенъ „conformément aux lois du pays“ было отвергнуто, такъ какъ Конференція нашла, что мѣстными законами должна опредѣляться лишь *форма предъявленія* претензій о вознагражденіи за нарушеніе очереди, но не *размѣръ отвѣтственности* дорогъ за это нарушеніе—см. *мог* вѣд. Конвенціи съ мотивами, стр. 11).

мента просрочки. Практическій результатъ этого ложнаго толкованія рѣшенія по д. Фришена сводится къ тому, что истецъ будто бы долженъ доказывать время поступления къ нему дубликата, что, конечно, болѣе чѣмъ затруднительно.

Отвѣтственности по ст. 101 дорога должна быть подвергнута какъ за *отсесіе* груза въ очередь позже дня принятія груза съ накладною, такъ и за нагрузку влады въ вагонъ (ст. 52) позже дня наступленія очереди. Если же грузъ во время внесенъ въ очередь и нагруженъ, но лишь не во время *отправленъ*, то по смыслу ст. 52 тутъ нѣтъ нарушенія очереди, и дорога можетъ отвѣчать только за просрочку въ доставкѣ (ст. 110) ¹⁾. На практикѣ это часто случается не можетъ, потому что дорогѣ нѣтъ никакого расчета задерживать груженные вагоны: отъ этого она сама терпѣла бы большіе убытки. Далѣе, по смыслу стт. 51 и 101 специальная отвѣтственность, установленная закономъ за нарушеніе очереди, должна распространяться *только на грузы собственно очередные* (см. § 15). Что же касается до грузовъ перевозимыхъ „въ очереди“ (ст. 51, п. б) и „по особымъ правиламъ“ (ст. 51, п. а), то на нихъ ст. 101 не распространяется, потому что: 1) грузамъ, отправляемымъ „въ очереди“ очередь *вовсе не ведется*, а слѣдовательно, она и *не можетъ быть нарушена*, и 2) грузы, перевозимые „по особымъ правиламъ“, по буквальному смыслу ст. 51 также отправляются безъ „соблюденія порядка очереди“, а слѣдовательно, и на нихъ не можетъ распространяться ст. 101. Не отвѣчая по ст. 101, дорога, однако, можетъ быть привлечена къ отвѣтственности по ст. 71 Общ. Уст. и ст. 684 Зак. Гр. за всякое незаконное преимущество отдѣльнымъ отправителямъ, причинившее кому-либо убытки (ср. § 15—0 „10-дневной разницѣ“). По этимъ законамъ желѣзныя дороги могутъ отвѣчать за слишкомъ позднюю отправку (сравнительно съ другими грузами) такого груза, который подлежитъ безотлагательной перевозкѣ, за неправильную разверстку вагоновъ (см. § 15) и за несоблюденіе уже произведенной разверстки; за эти послѣднія нарушенія, кромѣ того, въ силу особыхъ правилъ установлены специальные штрафы (напр., штрафъ за несвоевременную подачу вагоновъ) ²⁾.

¹⁾ Сенатъ, наоборотъ, находитъ, что нарушеніе очереди уже существуетъ, разъ грузъ не отправленъ въ день наложенія штемпеля „при неуказаніи отвѣтчикомъ, чтобы въ теченіе дней, слѣдовавшихъ за наложеніемъ штемпеля не было никакихъ другихъ отправокъ груза“ (*Отд. Рѣш.* по д. Зильбермана съ Киево-Вор. ж. д. № 5994—95 г.).

²⁾ Другого мнѣнія—Д-тъ жел. дор., который въ проектѣ общихъ правилъ о разверсткѣ вагоновъ (не получившихъ, впрочемъ, утвержденія Совѣта по ж. д. дѣламъ) распространяетъ ст. 101 Общ. Уст. на „предоставленіе вагоновъ

Дорога, разумѣется, не отвѣчаетъ за нарушеніе очереди, если очередь пропущена *по желанію или по винѣ отправителя*. Въ силу ст. 52 О. У. объ исключеніи груза изъ очереди составляется особый протоколъ при участіи жандармской желѣзнодорожной полиціи, когда чины ея находятся на лицѣ. При отсутствіи чина жандармской полиціи протоколъ, такимъ образомъ, можетъ быть составленъ и самими агентами дороги съ участіемъ постороннихъ свидѣтелей (ст. 13 О. У.). Сверхъ того, исключеніе изъ очереди по желанію самого отправителя можетъ быть удостовѣряемо письменнымъ заявленіемъ отправителя, о которомъ должно быть отмѣчено въ очередной книгѣ (Собр. Узак. 1896 г. № 120, правила 14/16 октября). Объ исключеніи изъ очереди, наконецъ, дѣлается отмѣтка въ накладной и въ дубликатъ ея (см. дѣйствующую форму, оборотъ) ¹⁾.

По винѣ отправителя очередь считается пропущенною, напр., въ тѣхъ случаяхъ, когда отправитель, будучи обязанъ произвести нагрузку своими средствами (ст. 77 О. У.), не явился за этимъ во время, когда не явились провозачты, которые обязательно полагаются при перевозкѣ даннаго груза (ст. 104, п. е.) и т. п.

Дорога не отвѣчаетъ за нарушеніе очереди, если оно послѣдовало *безъ всякой съ ея стороны вины*, напр., вслѣдствіе того, что въ моментъ наступленія очереди не оказалось вагоновъ того типа, который потребованъ отправителемъ въ накладной (напр., вагоновъ крытыхъ, приспособленныхъ для перевозки хлѣба въ сыпную и т. п.), а между тѣмъ согласія на отправку груза въ вагонахъ другого типа со стороны отправителя, не послѣдовало (Собр. Узак. 1896 г. № 120; Правила 14—16 октября) ²⁾. Объ отказѣ отправителя грузить въ пре-

не тому отправителю, которому вагоны причитались по разверствѣ“ (Журналы Совѣта 1896 г., 107).

¹⁾ По мнѣнію Сената (*Отд. Рѣш.* 8 мая 1897 года по д. Гольденберга съ Юго-Зап. ж. д. № 2948—96 г.) въ подтвержденіе факта исключенія груза изъ очереди по винѣ или желанію отправителя, при отсутствіи протокола, могутъ быть допущены другія доказательства, причемъ не требуется доказать, что въ моментъ подачи заявленія объ исключеніи груза изъ очереди у отправителя находился дубликатъ накладной, такъ какъ предъявленіе дубликата требуется лишь въ случаяхъ, указанныхъ въ ст. 78 Общ. Уст. О неправильности этого мнѣнія см. выше, § 15.

²⁾ Въ правилахъ добавлено еще, что дорога не отвѣчаетъ за неотправку груза въ моментъ наступленія очереди, если къ этому времени послѣдовало прекращеніе или ограниченіе движенія по одной или нѣсколькимъ дорогамъ слѣдованія груза (о чемъ отмѣчается въ книгѣ очердедей); но съ оговоркою этою нельзя согласиться. Одно изъ двухъ: или на станціи ведутся отдѣльныя очереди для грузовъ разныхъ направленій (см. § 15); тогда при загроможденіи одного направленія задержанными окажутся *все* грузы этого направленія и о нарушеніи очереди вообще не можетъ быть рѣчи; или же особыхъ очердедей

доставленный ему подвижной составъ въ этомъ случаѣ должно быть заявлено имъ и занесено въ книгу очередей; при уклоненіи или отсутствіи отправителя долженъ быть составленъ протоколъ (см. тѣ же правила).

По вопросу о томъ, *что собственно долженъ доказать грузоохотникъ, требующій вознагражденія за нарушение очереди, Сенатъ разъяснилъ, что „преждевременная отправка груза, поступившаго позже въ складъ для обождавія, не можетъ служить основаніемъ къ признанію нарушенія очереди въ отношеніи *всѣхъ* записанныхъ ранѣе грузовъ, а должно считаться нарушеніемъ очереди только въ отношеніи *тѣхъ* грузовъ, *отправка которыхъ не могла состояться вслѣдствіе занятія вагона грузомъ позднѣе поступившимъ*“ (отд. рѣш. 15 февраля 1896 года по д. Кроля и Медвѣдева съ Упр. кав. ж. д. № 6069—1895 г., 16 окт. 1897 г. по д. Кроля съ Либ. Ром. ж. д. № 4591—96 г. и др.). Другими словами, для приобрѣтенія права на вознагражденіе требуется, чтобы грузъ *вслѣдствіе нарушенія очереди* былъ отправленъ позже того, чѣмъ онъ былъ бы отправленъ, еслибы нарушенія очереди допущено не было или, другими словами, размѣръ вознагражденія зависитъ отъ того, сколько времени данный грузъ *по наступленіи его очереди* пролежалъ на станціи неотправленнымъ, благодаря незаконному преимуществу, предоставленному другимъ грузамъ. Слѣдуетъ ли, однако, отсюда, что грузоотправитель, прежде чѣмъ предъявить претензію къ желѣзной дорогѣ, обязанъ каждый разъ точно установить, *когда именно наступила очередь* для отправки его груза? Отвѣтить на этотъ вопросъ утвердительно было бы, можетъ быть, и послѣдовательно, но едва ли справедливо. Для того, чтобы знать, въ какой именно день грузъ его *подлежалъ* отправкѣ, отправитель долженъ былъ бы имѣть точныя свѣдѣнія о количествѣ грузовъ, ожидающихъ очереди, о времени ихъ ввоза, о находившемся въ распоряженіи данной станціи подвижномъ составѣ и т. д. Свѣдѣнія эти въ большинствѣ случаевъ отправителю недоступны. При такомъ положеніи дѣла признавать за отправителемъ право на возбужденіе претензіи за допущенныя нарушенія очереди лишь подъ условіемъ представленія *всѣхъ* упомянутыхъ свѣдѣній значило бы фактически устранить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за эти нарушенія. Доказавъ, что въ такой-то день станція отправила грузъ, ввезенный на станцію *позднѣе*, чѣмъ грузъ, имъ, отправителемъ ввезенный на ту же станцію, отправитель вправе сдѣлать отсюда тотъ естественный выводъ, *что въ этотъ же день и никакъ не позже подлежалъ от-**

по направленіямъ не ведется; въ такомъ случаѣ, дорога въ каждомъ данномъ случаѣ обязана доказать, что загроможденіе направленія дѣйствительно воспрепятствовало отправкѣ груза съ мѣста.

правки и его груза, и что, слѣдовательно, дальнѣйшая задержка его груза на станціи является противозаконною. Опровергнуть это предположеніе, т.-е. доказать, что грузъ истца подлежал отправкѣ позднѣе, лежитъ на обязанности дороги, которая для этого располагаетъ всѣми необходимыми доказательствами. Взглядъ этотъ, повидямому, раздѣляетъ и Сенатъ. Такъ, въ *отд. рѣш.* 13 ноября 1896 г. и 31 янв. 1897 г. по д. д. Кроля съ Либ.-Ром. ж. д. №№ 4940—95 и 5968—96 г. Сенатъ также признаетъ, что для истца достаточнымъ основаніемъ для предъявленія иска служитъ фактъ отправки груза, позднѣе другихъ ввезеннаго на станцію, и что, поэтому, истецъ не обязанъ доказывать, „достаточно ли было количество вагоновъ для перевозки грузовъ и доказать это обстоятельство, указанное *ответчикомъ, лежитъ всецѣло на немъ*“ (однако, въ *отд. рѣш.* 16 октября 1897 г. по д. Кроля съ Либ.-Ром. ж. д. № 4951—96 г. Сенатъ признаетъ уже прямо неправильнымъ присужденіе исковыхъ требованій, если судомъ не установлено, что грузы истца вслѣдствіе допущеннаго нарушенія очереди отправлены позднѣе, чѣмъ они могли бы быть отправлены).

§ 17. Обязательные сроки доставки (Ст. 53 Общ. Уст.)

Срокъ доставки составляетъ существенную принадлежность договора перевозки. Если въ видѣ изыятія и существуютъ перевозки безъ ответственности за срочную доставку (напр., почтовые), то для желѣзнодорожной перевозки, для которой быстрота составляетъ одно изъ главныхъ ея преимуществъ предъ всякою другою перевозкою, сроки доставки должны обязательно существовать. Сроки эти (съ момента окончательнаго открытія дороги для общаго пользованія—см. ниже) не могутъ опредѣляться для каждой перевозки отдѣльно соглашеніемъ сторонъ; они должны публиковаться во всеобщее свѣдѣніе въ тарифахъ и условіяхъ перевозки. У насъ, на основаніи ст. 53 Общ. Уст., сроки доставки грузовъ опредѣляются для мѣстныхъ сообщеній „*правленіями обществъ*“, а для прямыхъ сообщеній—подлежащими съѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ, съ утвержденія въ обоихъ случаяхъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ ¹⁾.

По дѣйствующимъ правиламъ о срокахъ доставки (Собр. Узак. 1891 г. № 45 и 1896 г. № 91) установлены слѣдующіе предѣльные,

¹⁾ Въ виду нѣкоторыхъ затрудненій, возникающихъ для грузоотправителей и для судебныхъ мѣстъ при исчисленіи сроковъ доставки въ прямыхъ сообщеніяхъ полезно было бы надать въ административномъ порядкѣ особыя *таблицы* сроковъ доставки для разныхъ разстояній, подобно тому, какъ это сдѣлано для отдѣльныхъ гѣсеахъ, напр., во Франціи (Sagut, 302 и слѣд.), на Прусскихъ ж. д. (Eger, Pr. Eis., II, 310) и пр.

т.-е. *максимальные* сроки, на которые дороги имѣютъ право, но которыми въ полной мѣрѣ онѣ далеко не всегда пользуются ¹⁾:

1) На *отправленіе* груза малой скорости полагается 2 сутокъ, а большой скорости 1 сутки.

2) На *перевозку* груза *малой* скорости полагается 1 сутки на каждыя 120 верстъ всего разстоянія, за исключеніемъ, однако, повагонныхъ отправокъ въ прямомъ сообщеніи, на пробѣгъ коихъ полагается вмѣсто 120—150 верстъ въ сутки; при расчетѣ срока разстоянія менѣе 25 верстъ отбрасываются, а разстоянія болѣе 25 верстъ считаются, какъ полныя 150 (120) верстъ. Что же касается грузовъ *большой* скорости, то для нихъ закономъ 26 іюля 1896 года введены слѣдующіе дифференціальные сроки на перевозку: а) на разстояніе до 300 верстъ—1 сутки; б) на разстояніе до 600 верстъ—2 сутокъ; в) на разстояніе до 1000 верстъ—3 сутокъ и г) на дальнѣйшую перевозку (свыше 1000 верстъ) по 400 верстъ въ сутки (причемъ остатокъ менѣе 400 верстъ принимается за полныя 400 в.). Для дорогъ слабого движенія, перечень коихъ утверждается Министромъ

¹⁾ Ср. „правила движенія по паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ (Собр. Уз. 1883 г. № 109), § 67 и сл. о среднихъ и наибольшихъ предѣльныхъ скоростяхъ, о росписаніяхъ и графическихъ таблицахъ для товарныхъ поѣздовъ и т. д.—На нашихъ дорогахъ нормальный пробѣгъ товарнаго поѣзда составлялъ еще въ 1886-мъ году свыше 300 верстъ въ сутки, а на англійскихъ, напр., до 700 (Докладъ Д-та жел. дор. въ Совѣтъ по желѣзнодорож. дѣламъ отъ 30 ноября 1886 г., за № 1635)—„Предѣльные“ сроки безъ нарушенія ст. 6 могутъ быть *сокращаемы* дорогами, лишь бы это послѣдовало не въ видахъ льготы отдѣльнымъ отправителямъ (ст. 71 Общ. Уст.). Противное мнѣніе высказано Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 31 января 1897-го г. по д. Рабиновича съ Ив.-Домбров. ж. д. № 57 23—96 г., въ которомъ Сенатъ нашелъ недействительными и для сторонъ необязательными правила о срокахъ доставки нефтяныхъ грузовъ, опубликованныя въ Сводѣ тарифовъ на перевозку этихъ грузовъ, въ которыхъ сроки доставки сокращены противъ общихъ максимальныхъ. Сенатъ ограничивается мало убѣдительною ссылкой на то, что сроки доставки не имѣютъ ничего общаго съ тарифами (ср. ст. 53 и 109 Общ. Уст., Журн. Совѣта по ж. д. дѣламъ 1890 г., стр. 40 и сл. и *отд. рѣш.* 10 сент. 1892 г. по д. Куренна съ Моск.-Ряз. ж. д. № 4949, въ которомъ, наоборотъ, признаны законными „сокращенные сроки“ доставки, установленные на Моск.-Ряз., Ряз.-Козл., Никол., Балтійской и др. ж. д., а также—*отд. рѣш.* 29 ноября 1895 г. по д. Куренна съ Тамб.-Сарат. ж. д. № 2114—95 г., въ которомъ признано то же самое съ тою лишь оговоркою, что за несоблюденіе сокращенныхъ сроковъ доставки дорога не обязана платить вознагражденіе, установленное въ ст. 110 Общ. Уст., но она можетъ быть привлечена, напр., къ отвѣтственности за порчу, произошедшую отъ просрочки (см. § 20). Впрочемъ, такого же мнѣнія, какъ и нашъ Сенатъ, держится и французская практика (Fégaud-Giraud, I, 287; Sarrut—309; Dalloz, 1883, I, 21, 127, 456 и др.), а также нашъ Совѣтъ по ж. д. (см. пренія въ Журналахъ 1890 г., стр. 40 и сл.).

Путей Сообщенія, разстоянія при исчисленіи срока доставки принимаются въ $1\frac{1}{2}$ раза болѣе дѣйствительнаго ¹⁾.

3) На переходъ (*передачу*) груза *малой* скорости съ одной дороги на другую полагаются 1 сутки. Для грузовъ же *большой* скорости особый срокъ на передачу нынѣ *отмѣненъ* (Собр. Узак. 1896 г. № 91), но взамѣнъ этого каждый переходъ съ одной дороги на другую приравненъ для этихъ грузовъ къ лишнимъ 100 верстамъ или же (при различіи колен, при передачѣ въ узловыхъ пунктахъ, указанныхъ Мин. Пут. Сообщ., при переправахъ черезъ рѣки на судахъ и паромахъ) 200 верстамъ.

Вышеуказанные сроки могутъ быть измѣняемы по *мѣстнымъ условіямъ* съ утвержденія Совѣта по ж. д. дѣламъ ²⁾. Далѣе, сроки эти *не распространяются* на грузы, перевозимые вслѣдствіе желанія отправителя (см. § 31) по особымъ *условіямъ тарифамъ* (ст. 53), т.-е. по тарифамъ пониженнымъ, съ установленіемъ взамѣнъ этого удлинненныхъ сроковъ доставки (съ разрѣшенія Совѣта по жел. дор. дѣламъ) и на грузы, перевозимые по *особымъ правиламъ* (п. 1 ст. 51) ³⁾,

¹⁾ Отъ грузовъ большой скорости отличаются грузы, перевозимые по багажнымъ квитанціямъ въ пассажирскихъ или товаропассажирскихъ поѣздахъ (Собр. Узакон. 1895 г. № 88). Эти грузы во всемъ подлежатъ дѣйствию правилъ о *багажѣ*. По истеченіи 48 часовъ со времени, назначеннаго для прибытія того поѣзда, съ которымъ такой грузъ долженъ былъ слѣдовать, грузъ этотъ считается утраченнымъ.—Наконецъ, нѣчто среднее между багажемъ и грузами большой скорости представляютъ грузы, перевозимые хотя и по накладнымъ, но съ обозначеніемъ въ нихъ, что грузъ подлежитъ отправкѣ въ такомъ-то пассажирскомъ поѣздѣ. Вопросъ объ условіяхъ и о размѣрѣ ответственности дорогъ за просрочку такихъ грузовъ остается пока открытымъ, ибо, съ одной стороны, ст. 37 Общ. Уст. (48-часовой срокъ—см. выше) къ этимъ грузамъ не относится, а съ другой стороны и правила о срокахъ доставки большой скорости едва ли тутъ примѣнимы, разъ грузъ подлежитъ *обязательной* перевозкѣ въ пассажирскомъ поѣздѣ.

²⁾ См., напр., Собр. Узак., 1889 г., № 37, гдѣ удлинненъ былъ срокъ для Сурамскаго перевала, и для бывшей Донецкой ж. д. установленъ былъ особый срокъ на передачу съ одного участка этой дороги на другой (эти удлинненія сроковъ теперь отмѣнены). Особые сроки доставки установлены для поѣздныхъ путей (см. прил. № 6 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи, ст. 9). Измѣненія въ срокахъ доставки вступаютъ въ силу лишь въ отношеніи грузовъ, сданныхъ къ перевозкѣ *послѣ опубликованія* этихъ измѣненій, такъ какъ срокъ доставки является существеннымъ элементомъ договора перевозки (см. Ег ег, Ргеис. Eis. II, 443). Общіе сроки доставки, равно какъ и ответственность по ст. 110 Общ. Уст. не распространяются на дороги, еще *не открытыя* для общаго пользованія или же хотя и открытыя, но лишь временно съ прямою оговоркою о непримѣненіи правилъ Общ. Устава (см. Сб. Тар. № 898, изв. № 4391 и ниже—§ 57).

³⁾ По распоряженію Мин. Пут. Сообщ. для рогатаго скота и живой птицы установленъ срокъ доставки—240 в. въ сутки съ отмѣною особаго срока

если въ числу этихъ правилъ относятся и особыя правила о срокахъ доставки ¹⁾.

Дѣйствіе общихъ правилъ о срокахъ доставки, наконецъ, не распространяется на международные грузы, для которыхъ въ § 6 „исполнительныхъ постановлений“ Бернской Конвенціи установлены нижеслѣдующіе *максимальные* сроки: а) для грузовъ большой скорости: 1) срокъ отправленія—1 сутки; 2) срокъ перевозки на каждые 250 километровъ—1 сутки, причемъ всякій остатокъ менѣе 250 километровъ считается за полные 250; б) для грузовъ малой скорости: 1) срокъ отправленія—2 сутокъ; 2) срокъ перевозки на каждые 250 километровъ—2 сутокъ (остатокъ менѣе 250 километровъ считается за полные 250) ²⁾. Особаго дѣянія на передачу по Конвенціи не существуетъ. *Вся эти сроки, установленные Конвенціей, подлежатъ, однако, примѣненію лишь настолько, насколько они въ общемъ итогѣ короче суммы мѣстныхъ сроковъ.* Это видно изъ ст. 14 Конвенціи, въ которой прямо оговорено, что сроки, установленные Конвенціей, суть наибольшіе, „предѣльные“, и что, поэтому, въ предѣлахъ, установленныхъ Конвенціей, сроки доставки опредѣляются условіями тарифовъ, которые примѣняются къ каждому частному случаю, а такъ какъ

на передачу (исключенія см. въ Собр. Узак. 1892 г. № 74—Сб. Тар. №№ 176 и 196).

¹⁾ Между нынѣ установленными сроками доставки и сроками, дѣйствовавшими ранѣе, главная разница (помимо количественной) состоитъ: 1) въ отсутствіи особаго срока на выгрузку (въ 2-е сутокъ) и 2) въ томъ, что при прямомъ сообщеніи срокъ исчисляется не для каждой дороги отдѣльно, а по совокупности всего разстоянія, что для отправителей, очевидно, выгодноѣ. О мотивахъ къ новымъ срокамъ доставки, которые впервые установлены въ 1887-мъ году (Собр. Узакон. № 94) и съ тѣхъ поръ неоднократно подвергались существеннымъ измѣненіямъ—въ смыслѣ сокращенія—см. Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1891 г., стр. 54—72 1896 г., 10—46, Проток. 52-го Общ. Сѣзда (1895 г.) и др.

²⁾ Рядомъ съ этимъ Конвенція допускаетъ: а) примѣненіе условныхъ (удешевленныхъ) тарифовъ съ удлинненными сроками доставки, б) примѣненіе разрѣшенныхъ мѣстными законами дополнительныхъ сроковъ (*délais supplémentaires*) на время ярмарокъ, необычайнаго движенія, переправы чрезъ водныя пространства (не по мостамъ), перехода по соединительнымъ вѣтвямъ и по второстепеннымъ линіямъ или дорогамъ ненормальной колеи.—Переходъ по *соединительной вѣтви* составлялъ основаніе для удлинненія сроковъ доставки, напр., на германскихъ дорогахъ, до 1883 г., причемъ, однако, разстояніе вѣтви уже не принималось въ расчетъ при исчисленіи пробѣга (Eger—1-ое изд.—I, 176). На австрійскихъ ж. д. удлинненіе срока по этому основанію допускается до-нынѣ. У насъ въ Россіи переходъ по соединительнымъ вѣтвямъ служитъ основаніемъ для удлинненія сроковъ доставки грузовъ большой скорости, а для грузовъ малой скорости вѣтвь, если она принадлежитъ третьей дорогѣ, считается какъ бы особой дорогой.

подъ „тарифами“ Конвенція, какъ видно изъ ст. 4, понимаетъ не одни только правила о причитающихся дорогамъ платежахъ, но и вообще всѣ условія перевозки дорогъ слѣдованія (какъ это слово употребляется во Франціи, Бельгii и др. странахъ), то не подлежитъ сомнѣнію, что подъ ст. 14, какъ и подъ ст. 4, подходятъ и условія перевозки нашихъ дорогъ въ томъ видѣ, въ какомъ они установлены нашимъ закономъ или распоряженіями подлежащихъ властей¹⁾.

Такимъ образомъ, напр., къ международнымъ грузамъ *большой* скорости подлежатъ примѣненію наши и нѣмецкіе сроки доставки, какъ кратчайшіе (по § 63 регламента и по большинству между народныхъ тарифовъ на доставку грузовъ большой скорости полагается 300 километровъ въ сутки). Что же касается грузовъ *малой* скорости, то хотя срокъ на перевозку у насъ и, напр. на нѣмецкихъ дорогахъ короче, чѣмъ по Конвенціи (150—120 верстъ и 200 километровъ въ сутки вмѣсто 125 километровъ=117,7 верстъ), но при участіи въ перевозкѣ нѣсколькихъ русскихъ дорогъ эта разница отчасти или всецѣло компенсируется установленнымъ у насъ особымъ срокомъ на передачу, котораго по Конвенціи не существуетъ. Такимъ образомъ, въ каждомъ данномъ случаѣ необходимо сдѣлать расчетъ общаго срока доставки на весь путь: а) по Конвенціи и б) по условіямъ перевозки дорогъ слѣдованія (см. напр., § 63 регламента) и, затѣмъ, принять тотъ изъ этихъ двухъ общихъ сроковъ, который окажется меньше. Расчетъ же *отчасти* по Конвенціи и *отчасти* по мѣстнымъ условіямъ перевозки дорогъ, слѣдовательно, допущенъ быть не можетъ, такъ какъ сроки, установленные Конвенціею, находятся между собою въ связи²⁾. Слѣдуетъ замѣтить, кромѣ того, что Конвенція допускаетъ назначеніе „дополнительныхъ сро-

¹⁾ См. мое изд. Конвенціи, стр. 5 и 38.—Конференція 1878-го года отвергла предложеніе русскаго делегата о замѣнѣ (въ ст. 4) слова „tarifs“ словами „conditions d'expédition“ только потому, что по французской терминологіи первое понятіе объемлетъ второе (Archives Diplomatiques, 1888 г., III, 206).—Мнѣніе Бернскаго Центральнаго Бюро (см. Eis. Entsch. 1896 г., 250) и Герстнера (Internationales Eisenbahnfrachtrecht, 246), будто взаимныя максимальныхъ сроковъ Конвенціи могутъ подлежать примѣненію не условія перевозки *отдѣльныхъ* дорогъ слѣдованія, а лишь условія перевозки, дѣйствующія на *всемъ* пути слѣдованія даннаго груза, ни на чемъ не основано.

²⁾ Срокъ на передачу кромѣ русскихъ дорогъ существуетъ еще на французскихъ, австрійскихъ и нѣк. др.; на германскихъ ж. д. срока этого не существуетъ.—Срокъ на перевозку грузовъ малой скорости во Франціи длиннѣе нашего, а на нѣмецкихъ короче (200 километровъ=187,48 верстамъ въ сутки—по правиламъ, утвержденнымъ еще въ 1883-мъ году. См. Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, 1883, стр. 163). Грузы *большой* скорости во Франціи, Швейцаріи, Италиі и Бельгii подлежатъ обязательной перевозкѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ (см. Журналы Совѣта по ж. д. 1896, 25).

ковъ" для второстепенныхъ линий (*lignes secondaires*), а также для дорогъ *ненормальной колеи*; къ числу послѣднихъ по сравненію съ прочими европейскими дорогами принадлежатъ наши *русскія* дороги, о чемъ при подписаніи Конвенціи русскими уполномоченными сдѣлана оговорка, включенная въ заключительный протоколъ 1/13 окт. 1890 г. (см. мое изд., стр. 120). Въ виду этого максимальные сроки Конвенціи могутъ быть удлинены для русскихъ дорогъ и, кромѣ того, допускается установленіе особаго дополнительнаго срока для перегрузки на русской границѣ (признано на конференціи 1886 года—*Archives Diplomatiques*, 1888, IV, 86; см. мое изд. Конвенціи, стр. 121 ¹⁾). Срокъ этотъ согласно § 14 междунар. тарифовъ (Сб. Тар. № 473) исчисляется въ размѣрѣ 48 часовъ.—Особый видъ дополнительнаго срока установленъ въ дѣйствующихъ тарифахъ междунар. сообщений для огнеопасныхъ грузовъ; для нихъ срокъ доставки удлиненъ на 6 сутокъ (см. Сборн. Тар., № 473, тар. № 5391, § 3, допол. пост.). Постановленіе это, однако, едва ли согласно съ ст. 4 Международной Конвенціи. Подъ тѣми „особыми условіями“, о которыхъ говорится въ ст. 3 Конвенціи, можно разумѣть лишь такія условія, соблюденіе коихъ зависитъ отъ отправителя; сроки доставки подъ категорію „условія“ не подходятъ. Въ § 6 „исполнительныхъ постановленій“ Конвенціи перечислены случаи, въ коихъ только и допускаются дополнительные сроки доставки.

Для исчисленія срока доставки въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, на основаніи приведенныхъ выше правилъ, необходимо имѣть въ виду: а) моментъ, съ котораго начинается свое теченіе срокъ доставки, и моментъ, когда грузъ можетъ считаться доставленнымъ (см. § 18), и б) нѣсколько дополнительныхъ правилъ, которыя нужно принять къ руководству, а именно:

1) Для исчисленія срока доставки нужно сложить вмѣстѣ сроки на отправленіе, передачу и перевозку даннаго груза, причемъ для исчисленія срока на перевозку нужно сложить вмѣстѣ разстоянія отдѣльныхъ дорогъ и разсматривать ихъ, *какъ одно цѣлое* ²⁾. Затѣмъ,

¹⁾ До введенія Международной Конвенціи сроки доставки, равно какъ и вознагражденіе за просрочку въ международномъ сообщеніи опредѣлялись исключительно по международнымъ „тарифамъ“—и только въ этомъ смыслѣ можно понимать отд. рѣш. 5 марта 1893 г. по д. Штернберга съ Ив. Домб. ж. д. № 1232—92 г., въ которомъ Сенатъ выражаетъ тотъ взглядъ, что стт. 53 и 110 Общ. Уст., какъ и весь вообще Общій Уставъ (?), не примѣнимы къ международному сообщенію.

²⁾ Сложеніе частей пути въ одно цѣлое непримѣнимо тогда, когда сроки на разныхъ частяхъ пути различны, какъ, напр., въ т. н. „сигншанномъ прямомъ сообщеніи“ (§ 47), т.-е. при участіи пароходныхъ или иныхъ пере-

полученный въ общей суммѣ срокъ (напр., 10 дней) и представляетъ собою единственный срокъ, обязательный для желѣзныхъ дорогъ передъ публикою. Если этотъ *общій* срокъ соблюденъ, то грузокозанину нѣтъ никакого дѣла до того, соблюдены ли отдѣльные сроки. Если грузъ отправленъ позже, чѣмъ слѣдуетъ, если онъ пробылъ на той или другой дорогѣ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ по расчету ея разстоянія, то въ этомъ одномъ грузокозанинъ не можетъ усматривать нарушенія своихъ правъ, а слѣдовательно, и не можетъ за это искать никакого вознагражденія ¹⁾. Исправность одной дороги покрываетъ вину другой. Договоръ перевозки остается одинъ, хотя бы въ перевозкѣ и участвовало нѣсколько дорогъ; слѣдовательно, и срокъ доставки можетъ быть только одинъ, общій. Еслибы, наоборотъ, договоровъ было нѣсколько, то и сроковъ могло бы быть нѣсколько, и пропускъ каждаго изъ нихъ считался бы нарушеніемъ договора. Расчлененіе общаго срока доставки на отдѣльные сроки сдѣлаю только для удобства исчисленія и для *взаимныхъ* расчетовъ между дорогами (см. ст. 116 Общ. Уст. и § 6 правилъ о срокахъ доставки). Изъ этого слѣдуетъ, между прочимъ, что, если *при соблюденіи общаго срока* доставки грузъ оказался испорченнымъ вслѣдствіе задержки его на *одной* какой-либо дорогѣ, то въ этомъ грузокозанинъ не можетъ усматривать никакой „вины“ ²⁾. Если, однако, *и общій срокъ* доставки не соблюденъ, то, въ силу ст. 99 Общ. Уст., къ отвѣтственности можетъ быть привлечена, между прочимъ, дорога, виновная въ задержкѣ; здѣсь уже, слѣдовательно, разверстка общаго срока на отдѣльные сроки получаетъ свое значеніе и для публики. Изъ того же основного начала *нераздробности* общаго срока доставки слѣдуетъ, что, если дорога не воспользовалась всѣмъ предоставленнымъ ей срокомъ на *отправленіе* груза, т.-е., отправила грузъ ранѣе, чѣмъ она была обязана, то она вправѣ присоединить остатокъ къ сроку на перевозку и—наоборотъ другими словами, отправитель не вправѣ, раздробляя сроки доставки, требовать точнаго соблюденія одного срока, а другой срокъ исчислять

возочныхъ предпріятій, а также въ тѣхъ случаяхъ, когда на нѣкоторыхъ дорогахъ установлены особые сроки доставки (Dalloz, 1883, I, 13; Sarrut, 296, 301; Журналы Совѣта по ж. д. 1890 г., стр. 40 и сл.). Но и въ этомъ случаѣ слагаются въ одно цѣлое сроки, отдѣльно исчисленные.

¹⁾ См. французскую касс. практику у Féraud-Giraud, I, 259; Sarrut, 294; нѣмецкую практику у Eger'a, I, 191. Нѣсколько иного мнѣнія бельгійскій касс. судъ—см. Lanckmann, 250.—Ср. у насъ касс. 1889 г. № 49 по д. Фихтенгольца.

²⁾ О международныхъ грузахъ, не поспѣвшихъ на границу къ моменту запрещенія ввоза или вывоза см. стр. 71 (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1895 г. № 84 по д. Эттингера).

лишь въ томъ размѣрѣ, въ какомъ дорога дѣйствительно имъ воспользовалась ¹⁾.

2) Такъ какъ сроки различны для грузовъ большой и малой скорости, то необходимо замѣтить, что грузомъ большой скорости считается грузъ, подлежащій по желанію отправителя перевозкѣ большою скоростью (см. стр. 31). Для такого груза обязательенъ срокъ доставки большой скорости, хотя бы въ дѣйствительности онъ и былъ перевезенъ малою скоростью. Грузохованину, впрочемъ, должно быть предоставлено и право примириться съ совершившимся фактомъ, т.-е., расплатиться съ дорогою, какъ за малую скорость, отказавшись отъ сокращенныхъ сроковъ доставки, установленныхъ для большой скорости ²⁾. Но, разумѣется, грузохованинъ долженъ выбрать *одно изъ двухъ*: онъ не можетъ платить, какъ за малую скорость, и считать сроки доставки, какъ за большую. Что же касается вопроса о томъ, въ какихъ случаяхъ грузъ, подлежавшій перевозкѣ большою скоростью, долженъ считаться не только опоздавшимъ, но и перевезеннымъ въ дѣйствительности малою скоростью вмѣсто большой, то вопросъ этотъ имѣетъ значеніе для исчисленія провозной платы и разъясненъ въ § 34 (см. рѣш. Гр. Касс. Д-та 1889 г., № 105 и Собр. Узак. 1895 г., № 88 и мотивы въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. д. 1894 г., стр. 151—179) ³⁾.

3) Переходя къ *отдельнымъ* срокамъ доставки, необходимо замѣнить слѣдующее:

¹⁾ Ср. Dalloz, 1883, I, 21,—456; 1884, I, 76 и др., Féraud—Giraud, I, 240.—Изъ начала нераздѣльности общаго срока доставки вытекаетъ, наконецъ, и то, что при выдачѣ груза на промежуточной станціи (ст. 78 Общ. Уст.) дорога не отвѣчаетъ за своевременную доставку груза до *той* станціи, ибо станція эта не можетъ считаться станціею назначенія, а дорога отвѣчаетъ лишь за своевременную доставку груза на станцію назначенія (*отд. рѣш.* 30 сент. 1893 г. по д. Гинсберга съ Юг.-Зап. ж. д. № 2206—92 г.).

²⁾ Это часто можетъ представлять выгоду. Грузы большой скорости перевозятся большею частью за плату въ $\frac{1}{6}$ к. съ пуда. Тотъ же грузъ, будучи перевезенъ малою скоростью, оплачивается уже, положимъ, по $\frac{1}{12}$ к. за пудъ и версту. Если перевозка малою скоростью послѣдовала по ошибкѣ и отъ этого и отъ другихъ причинъ грузъ опоздалъ, напр., на 10 дней (считая сроки доставки, какъ за *большую* скорость), то по ст. 110 Общ. Уст. грузохованину причитается вознагражденіе въ размѣрѣ 50% провозной платы. Вмѣсто этого ему, очевидно, выгоднѣе, отказавшись отъ вознагражденія за просрочку, просто расплатиться съ дорогою, какъ за малую скорость, потому что тогда онъ получаетъ разницу между $\frac{1}{6}$ и $\frac{1}{12}$ к., т.-е. $\frac{1}{12}$ к. вмѣсто вознагражденія за просрочку, которое составляетъ только $\frac{1}{12}$ (50% изъ $\frac{1}{6}$ к.).

³⁾ По разъясненію Сената (*отд. рѣш.* 13 марта 1896 г. по д. Талакова съ Упр. кав. ж. д. № 5600—95 г.), неправильная перевозка груза большой скорости въ товарномъ поѣздѣ даетъ основаніе *только* къ иску о возвратѣ излишне взысванной провозной платы. — Бельгійскій касс. судъ того мнѣнія,

а) Двое суток „на отправленіе“ груза въ *прямомъ* сообщеніи считаются, конечно, только *однѣ* разъ ¹⁾. Но, если грузъ идетъ не *прямымъ* сообщеніемъ, т.-е. если онъ по другой дорогѣ *переправляется* по новой накладной, то и срокъ отправленія считается вновь. Если грузъ отправляется не съ желѣзнодорожной станціи, а съ другого мѣста, т.-е. если дорога воспользовалась своимъ правомъ распространить прямое сообщеніе за предѣлы желѣзнодорожныхъ станцій путемъ учрежденія транспортныхъ конторъ и городскихъ станцій или путемъ вступленія въ прямое сообщеніе съ пароходными или иными транспортными предпріятіями, то срокъ для перевозки груза до (или отъ) желѣзнодорожной станціи отправленія исчисляется (обыкновенно по соглашенію) независимо отъ упомянутаго срока для „отправленія“ груза съ первой желѣзнодорожной станціи ²⁾.

что *отправленіе* груза *малой* скоростью *вмѣсто* потребованной *отправителемъ* *большой* скорости не можетъ быть *приравнено* къ *простой* просрочкѣ, которую отправитель всегда въ большей или меньшей степени можетъ предвидѣть; вслѣдствіе этого, по мнѣнію касс. суда, дороги въ этомъ случаѣ должны отвѣчать не по правиламъ о просрочкѣ (ср. у насъ ст. 110), а вообще за *всю* *убытки*, причиненные ихъ *виною* безъ оговариванія определеннымъ размѣромъ (т.-е., какъ у насъ, по ст. 684 Зак. Гр.).—Lanckmann, 312; Loisel, 383). — Французскимъ касс. судомъ разъяснено что *позднѣйшее* распоряженіе отправителя о перевозкѣ груза, находящагося уже въ пути, *большою* *скоростью* *вмѣсто* *малой* заключаетъ въ себѣ *замѣну* *старого* *договора* *новымъ*. Отсюда судъ выводитъ, что по каждому изъ этихъ договоровъ срокъ доставки долженъ считаться *отдѣльно*: по старому договору — отъ станціи отправленія до той станціи, на которой распоряженіе отправителя вступило въ силу, а по новому договору — отъ этой послѣдней станціи до станціи назначенія. Если дорога не соблюла срока по новому договору, то она не можетъ, слѣдовательно, ссылаться на срокъ, остававшійся въ распоряженіи по старому договору, т.-е. на то, что до промежуточной станціи грузъ былъ *довезенъ* *скорѣе*, чѣмъ слѣдуетъ (Dalloz, 1880, I, 31).

¹⁾ Ср. § 6 „исполнит. постановленій“ Бернской Конвенціи.

²⁾ Срокъ „на отправленіе“ представляется желѣзной дорогѣ какъ въ томъ случаѣ, когда грузъ принятъ въ немедленной отправкѣ, такъ и въ томъ случаѣ, когда онъ принятъ съ обожданіемъ въ складѣ. Въ послѣднемъ случаѣ срокъ этотъ считается со дня наступленія очереди (см. § 18), который можетъ быть удостовѣренъ не только накладною, но и другими доказательствами (Отд. Рѣш. 31 янв. 1897 г. по д. Гора съ Риго-Орлов. ж. д. № 314—96 г.). Если, однако, дорога, вовсе не установивъ дня наступленія очереди, представляетъ расчетъ, считая срокъ доставки со дня *дѣйствительнаго* *отправленія* груза, то включеніе въ этотъ расчетъ 2-хъ дней „на отправленіе“ груза является *неправильнымъ* (Отд. Рѣш. по д. Монозона съ С.-Пет.-Варш. ж. д. № 5018—96 г.—указъ отъ 30 сент. 1895 г.). По закону (ст. 61 Общ. Уст.) вслѣдъ за наступленіемъ очереди на накладной налагается штемпель о днѣ „*принятія* *груза* *къ* *отправкѣ*“. Вмѣсто этого по *дѣйствующей* формѣ въ накладной отмѣчается не день *принятія* въ отправкѣ, а день *самой* *отправки*,

б) Срокъ „на переходъ груза съ одной дороги на другую“ считается лишь тогда, когда грузъ переходитъ на линію, эксплуатируемую *другимъ предпринимателемъ*; въ этомъ смыслѣ вопросъ разъясненъ французскою касс. практикою, не допускающею ни особаго срока на передачу, ни т.-н. сбора за передачу (см. § 41), если грузъ переходитъ съ одной линіи на другую линію, эксплуатируемую тою же компаніею; совокупность линій или участковъ, эксплуатируемыхъ одной компаніею, называется „сѣтью“ (réseau); французская практика и допускаетъ особый срокъ на передачу лишь при переходѣ съ одной *стѣи* на другую, принадлежащую другой компаніи (Féraud-Giraud, I, 270; Sarrut, 282; Dalloz, 1882, I, 128 и др.). Въ такомъ же смыслѣ вопросъ этотъ долженъ быть разрешенъ и у насъ; исключеніе можетъ быть допущено только для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя хотя всѣ и принадлежатъ казнѣ, но въ то же время находятся въ вѣдѣніи отдѣльныхъ мѣстныхъ управленій, представляющихъ какъ бы отдѣльныя хозяйственныя единицы ¹⁾).

в) Для исчисленія срока на перевозку въ собственномъ смыслѣ слѣдуетъ рѣшить вопросъ о томъ *пути*, по которому грузъ *долженъ* былъ слѣдовать (см. § 39; ср. Соглаш. о прямомъ сообщ., § 141). Затѣмъ, срокъ исчисляется по разстоянію, которое указано въ утвержденныхъ Мин. Пут. Сообщенія таблицахъ ²⁾).

т.-е. отправления, что вовсе не одно и то же (см. § 9). Это противорѣчіе между закономъ и формою накладной должно быть устранено.

¹⁾ Если, однако, въ вѣдѣніе одного управленія передано нѣсколько линій, *прежде* имѣвшихъ отдѣльныя управленія (напр., дороги Московско-Курская и Московско-Нижегородская), то всѣ эти линіи должны разсматриваться, какъ *одна* дорога, хотя бы за ними и были сохранены прежнія самостоятельныя *названія*, ибо одно случайное сохраненіе названій не устраняетъ юридическихъ послѣдствій сліянія дорогъ. Иначе пришлось бы признавать особый срокъ на передачу и въ тѣхъ случаяхъ, когда происходитъ сліяніе нѣсколькихъ дорогъ съ сохраненіемъ ихъ названій, какъ *линій* (напр., Козлово-Воронежско-Ростовская и Грязе-Царицынская линіи общества Юго-Восточныхъ жел. дор.). Наша практика, однако, придерживается другого взгляда и лишь для передачи грузовъ *большой* скорости Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1895 году было постановлено „дороги, какъ казенныя, такъ и частныя, хотя бы и различныхъ названій, но состоящія въ вѣдѣніи одного мѣстнаго управленія“ считать за одну дорогу (Собр. Узак. 1895 г. № 88).

²⁾ Собр. Узак. 1887 г., № 105; 1889 г., № 68 (см. § 40).—Германскимъ Имперскимъ ж.-д. совѣтомъ разъяснено, что т. н. *фиктивные* (увеличенныя) *разстоянія*, допускаемая въ таблицахъ для увеличенія провозной платы (за соединительныя вѣтви, дорога обшедшіеся участки и т. п.), *не имѣютъ значенія для сроковъ доставки*, которые должны исчисляться *по действительному*, а не фиктивному разстоянію, о чемъ и слѣдуетъ дѣлать оговорки въ таблицахъ (Eger, I, 190). У насъ т. н. „таблицы тарифныхъ станціонныхъ раз-

§ 18. Моментъ, съ котораго исчисляется срокъ доставки.—Когда грузъ считается «доставленнымъ»? — «Перерывъ» сроковъ доставки (ст. 53 Общ. Уст.).

Въ силу ст. 53 Общ. Уст., срокъ доставки исчисляется съ *полуночи, слѣдующей за днемъ наложенія штемпеля* на накладной, если грузъ принятъ безъ обожданія въ складѣ, и съ полуночи, слѣдующей за днемъ наступленія очереди отправки, если онъ принятъ съ обожданіемъ въ складѣ ¹⁾.

Редакція закона здѣсь, повидимому, не совсѣмъ соотвѣтствуетъ мысли законодателя. Мысль эта та, что срокъ долженъ исчисляться съ *момента заключенія договора*. Выше (въ § 9) объяснено, что штемпель не болѣе, какъ *удостовереніе* этого момента, которое можетъ быть опровергаемо другими доказательствами. Поэтому, въ ст. 53 правильнѣе было бы сказать (какъ въ § 6 „исполнительныхъ постановленій“ Бернской Конвенціи), что срокъ исчисляется со времени „принятія груза“ къ отправкѣ вмѣстѣ съ накладной. Что же касается грузовъ, принимаемыхъ „съ обожданіемъ въ складѣ“ (о которыхъ Конвенція не упоминаетъ), то одинъ фактъ наступленія очереди, какъ объяснено выше (§ 9), самъ по себѣ недостаточенъ для возникновенія договора перевозки (вопреки мнѣнію Сената, изложенному въ рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 63). Въ виду этого юридически послѣдовательнѣе было бы и для такихъ грузовъ считать срокъ доставки со времени дѣйствительнаго „принятія“ ихъ „къ отправкѣ“, т.-е. со времени нагрузки. Если же грузъ нагруженъ былъ дорогою несвоевременно, т.-е. позже наступленія очереди, то подобное нарушеніе давало бы право только на вознагражденіе за нарушеніе очереди (§ 16). Разсматривая, однако, тотъ же

стояній“, на основаніи закона 1887 года (Собр. Узак. № 105), въ видѣ общаго правила должны быть составлены по *дѣйствительному протяженію* пути за исключеніемъ лишь допускаемыхъ закономъ округленія долей версты и зачета разстояній, не достигающихъ шести верстъ за полныя шесть верстъ (тамъ, гдѣ это разрѣшено уставомъ дороги), каковыя исключенія должны быть приняты въ расчетъ и при исчисленіи срока доставки. Всякаго же рода дальнѣйшія исключенія, допускаемыя въ *тарифахъ*, въ смыслѣ фиктивнаго удлиненія разстояній (напр., для грузовъ, отправляемыхъ съ *полустанковъ*) или наоборотъ, въ смыслѣ сокращенія (напр., допускаемое въ „сводѣ тарифовъ на хлѣбные грузы“ исчисленіе разстояній не по дѣйствительному, а по кратчайшему пути слѣдованія) не должны имѣть примѣненія къ расчету срока доставки.—О фиктивномъ увеличеніи разстояній для грузовъ *большой* скорости въ прямомъ сообщеніи см. выше.

¹⁾ По заключенію Совѣта по ж. д. дѣламъ, этотъ способъ исчисленія обязательствъ и не можетъ быть измѣняемъ, хотя бы и въ пользу публики, безъ утвержденія правительства (Журналы 1890 г., стр. 76).

вопросъ съ точки зрѣнія практической, а не одной лишь логической послѣдовательности, и имѣя въ виду, съ одной стороны, крайнюю обременительность залежей грузовъ для нашихъ отправителей („залежей“, длящихся сплошь да рядомъ цѣлыми мѣсяцами), а съ другой стороны—тѣ затруднительныя условія, въ которыя поставленъ отправитель, предъявляющій требованіе о вознагражденіи за нарушение очереди (для чего, помимо всякихъ формальныхъ условий, требуется имѣть свѣдѣнія и доказательства о времени отправки всѣхъ грузовъ, ввезенныхъ на данную станцію въ извѣстный періодъ времени—см. выше), нельзя не прийти къ тому выводу, что буквальная редакція ст. 53-й, т.-е. исчисленіе срока доставки со дня наступленія очереди, а не съ момента загрузки, оправдывается соображеніями практическаго свойства ¹⁾.

Для того, чтобы исчислять срокъ съ полуночи, сдѣвающей за днемъ наступленія очереди, а не за днемъ принятія груза съ накладною отъ отправителя, надобно установить: 1) что грузъ дѣйствительно принятъ съ обожданіемъ въ складѣ, и 2) когда именно наступила очередь для отправки груза. Въ виду этого законъ (ст. 49 Общ. Уст.) предписываетъ желѣзнымъ дорогамъ, принимающимъ грузъ безъ обязательства немедленной отправки, обозначать въ накладной (и въ дубликатѣ) день будущей отправки, а если его съ точностью опредѣлить нельзя, то должны быть указаны имена двухъ послѣднихъ ожидающихъ очереди отправителей (въ циркулярѣ Д-та ж. д. 31 октяб. 1896 г. за № 18.575—Сб. Тар. № 789—въ устраненіе появившихся злоупотребленій пояснено, что заносить грузы въ очередныя книги станціи вправѣ лишь тогда, когда обожданіе *дѣйствительно* является *необходимымъ*). Засимъ, по наступленіи очереди, на накладную налагается штемпель дня принятія очереднаго груза къ отправкѣ. Лишь тогда, когда всѣ эти формальности соблюдены, отправитель имѣетъ возможность знать, въ-время ли грузъ его принятъ къ отправкѣ, т.-е. нагруженъ (см. стр. 38); для этого, конечно, онъ долженъ имѣть свободный доступъ къ станціоннымъ „очереднымъ“ книгамъ,—право, настолько важное, что его не мѣшало бы санкціонировать у насъ особымъ закономъ или административнымъ распоряженіемъ. Если же предписанныя закономъ формальности вполнѣ или отчасти *не* соблюдены агентомъ станціи отправленія, то тѣмъ самымъ отправитель лишенъ возможности

¹⁾ Съ цѣлью побудить дороги къ скорѣйшей отправкѣ грузовъ Комиссія гр. Баранова даже проектировала первоначально исчислять срокъ доставки всегда со дня ввоза влады на станцію (см. Труды Ком.; „Докладъ“ объ условіяхъ перев., стр. 66). Это было бы, конечно, всего проще, но о примѣнности такого расчета къ нашимъ дорогамъ пока, конечно, не можетъ быть и рѣчи.

знать, когда именно его грузъ долженъ быть отправленъ и дѣйствительно ли онъ отправленъ во-время. Въ виду этого, на желѣзной дорогѣ въ подобномъ случаѣ *лежитъ обязанность* представить *доказательства*, удостоверяющія, что грузъ дѣйствительно былъ принятъ съ обожданіемъ, и что онъ былъ принятъ къ отправкѣ въ день наступленія очереди (*отд. рѣш.* 3 апрѣля 1897 г. по д. Эдельшейна съ Гл. Общ. № 2829—96 г. ж. д. и мн. др.). По разъясненію Сената (рѣш. 1891 г. № 19 по д. Геймана и Кона) представленіе подобныхъ доказательствъ при несоблюденіи предписанныхъ закономъ формальностей *допускается*, причѣмъ подъ несоблюденіемъ формальностей Сенатъ разумѣетъ здѣсь *отсутствіе* надлежащихъ отмѣтокъ о принятіи груза съ обожданіемъ. Другими словами, представленіе дополнительныхъ доказательствъ Сенатъ допускаетъ, между прочимъ, и въ тѣхъ случаяхъ, когда изъ накладной и дубликата *не видно*, принятъ ли грузъ съ обожданіемъ или безъ обожданія (*отд. рѣш.* 15 февраля 1896 г. по Эдельшейна съ Упр. каз. ж. д. № 4209—95 г. и др.), т.-е., не имѣетъ *никакихъ* штемпелей и отмѣтокъ по этому вопросу (*отд. рѣш.* 13 марта 1896 года по д. Дохеля съ Главн. Общ. рос. ж. д. № 5051—95 г.). Если же, наоборотъ, изъ накладной и дубликата прямо видно, что грузъ принятъ къ перевозкѣ *безъ обожданія* въ складѣ, то, по смыслу этихъ рѣшеній Сената, ссылки на „очередныя книги“ въ *опроверженіе* этихъ отмѣтокъ *не* допускается. Разъясненіе это слѣдуетъ признать цѣлесообразнымъ, такъ какъ, хотя, при существующихъ у насъ пока порядкахъ, при незнакомствѣ многихъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ (особенно — на небольшихъ станціяхъ) съ правилами перевозки вообще и съ юридическимъ значеніемъ штемпелей въ частности, при неряшливости (часто, впрочемъ, вынужденной) многихъ изъ нашихъ станціонныхъ агентовъ и т. д., штемпеля и отмѣтки въ накладныхъ у насъ нерѣдко налагаются неправильно, но, съ другой стороны — безграничное допущеніе ссылокъ на очередныя книги въ прямое опроверженіе установленныхъ закономъ штемпелей и отмѣтокъ устранило бы всякое значеніе этихъ отмѣтокъ, прямая цѣль которыхъ удостоверить *согласіе* сторонъ ²⁾, между тѣмъ какъ запись въ очередной книгѣ, исходя отъ агента желѣзной дороги, отправителю не всегда можетъ быть извѣстна и, во всякомъ случаѣ, какъ доказательство, удостоверяющее *согласіе* сторонъ, не можетъ имѣть такого же значенія, какъ отмѣтка въ накладной и дубликатѣ, изъ

¹⁾ Нѣмецкій регламентъ (§ 55 и прил.), напр., требуетъ, чтобы отправитель въ накладной и въ дубликатѣ *прямо изъявилъ свое согласіе* на принятіе груза съ обожданіемъ. Eger, Preus. Eis. II, 388.

которой видно, что грузъ принятъ безъ обожданія въ складѣ¹⁾. Къ тому же, если штемпеля налагаются небрежно и неправильно, то и очередныя книги могутъ быть ведены и въ дѣйствительности нерѣдко ведутся столь же небрежно и неправильно. Въ виду этого, не только вопросъ о томъ, состоялось ли соглашеніе о принятіи груза съ обожданіемъ или безъ обожданія, но даже вопросъ о томъ, когда грузъ *отправленъ*, не всегда можетъ быть разрѣшенъ на основаніи станціонныхъ книгъ, если книги эти опровергаются штемпелемъ о времени *отправленія* груза, проставленнымъ въ накладной²⁾. Вообще же вопросъ о томъ, какое именно значеніе, какъ доказательство, имѣютъ представленныя къ дѣлу очередныя книги, ведены ли онѣ правильно, можно ли по этимъ книгамъ или выпискамъ изъ нихъ установить, что грузъ принятъ съ обожданіемъ въ складѣ, и когда именно наступила очередь отправки, есть вопросъ факта и, поэтому, напр., не подлежитъ разсмотрѣнію въ порядкѣ кассационнаго производства (*отд. рѣш.* 13 января 1895 г. по д. Кабака съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 5163—94 г., 3 июня 1896 г. по д. Новера съ Ряз.-Ур. ж. д. № 1808—96 г., 4 дек. 1896 г. по д. Афанасьева съ Упр. каз. ж. д. № 600—96 и мн. др.). Судъ не вправе лишь а priori исключить эти книги изъ числа доказательствъ, ссылаясь на то *общее* соображеніе, что онѣ ведутся безъ участія отправителей (*отд. рѣш.* 10 октября 1896 г. по д. Чугунова съ Ряз. Ур. ж. д. № 1714—96 г. и др.) или же на то, что желѣзная дорога не озаботилась представить къ дѣлу дубликаты накладныхъ; непредставленіе дубликатовъ служитъ лишь основаніемъ къ примѣненію ст. 444 Уст. Гр. Суд., если они были потребованы отъ дороги судомъ по ссылкѣ истца (Рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 10 по д. Левенсона

¹⁾ По утвержденной формѣ накладной первая графа (на оборотѣ накладной) отведена для штемпелей о принятіи груза къ отправкѣ безъ обожданія въ складѣ. Штемпель станціи отправленія, наложенный въ этой графѣ по закону (ст. 61 Общ. Уст.) самъ по себѣ свидѣтельствуетъ о днѣ принятія груза „къ отправкѣ“. Если же штемпель станціи отправленія наложенъ въ *другой* графѣ или же—если въ немъ содержится прямая отмѣтка о принятіи груза съ обожданіемъ въ складѣ, то штемпель этотъ теряетъ значеніе, присвоенное ему по закону (ст. 61), хотя бы онъ и былъ наложенъ въ день сдачи груза на желѣзную дорогу (*отд. рѣш.* по д. Бермана съ Ряз.-Ур. ж. д. № 1117—96 г.; декабрь, 1896 г.).

²⁾ Еще большее значеніе *этому* штемпелю придаетъ Сенатъ въ *отд. рѣш.* 11 мая 1896 г. по д. Рабиновича съ Либ. Ром. ж. д. № 700—95 г.; по мнѣнію Сената, одинъ фактъ совпаденія по штемпелямъ дня отправленія съ днемъ составленія (принятія?) накладной устраняетъ возраженіе о принятіи груза съ обожданіемъ въ складѣ. Нѣмецкая Verkehrsordnung (§ 55) предписываетъ желѣзнымъ дорогамъ особо *извѣщать* отправителей о времени отправленія груза, принятаго съ обожданіемъ въ складѣ (Eger, Preus. Eis. II, 445).

съ Юго-Зап. ж. д.). Кромѣ очередныхъ книгъ, фактъ состоявшагося соглашенія о принятіи груза съ обождаіемъ въ складѣ можетъ быть удостовѣряемъ и другими письменными доказательствами, какъ, напр., заявленіемъ отправителя (*отд. рѣш.* 28 октября 1892 г. по д. Каженера съ Харьк.-Никол. ж. д. № 1432—92 г.), если только заявленіе это было подано своевременно, т.-е. до передачи дубликата другому лицу, такъ какъ въ противномъ случаѣ такое заявленіе должно быть разсматриваемо какъ вѣсудебное свидѣтельское показаніе (*отд. рѣш.* 25 окт. 1896 г. по д. Флейшица съ Харьк.-Никол. ж. д. № 5934—95 г.). Свидѣтельскія же показанія въ подтвержденіе факта принятія груза съ обождаіемъ, по мнѣнію Сената, допущены быть *не могутъ* (*отд. рѣш.* 29 апрѣля 1894 г., по д. Макарова съ Упр. каз. ж. д. № 299—94 г., 18 февраля 1895 г. по д. Меерсона съ Харьк.-Никол. ж. д. и др.). Если со стороны желѣзной дороги не приведено надлежащихъ доказательствъ принятія груза съ обождаіемъ и времени наступленія очереди, то судъ долженъ руководствоваться текстомъ накладной и не имѣетъ основанія прибѣгать къ толкованію накладной „по намѣренію и доброй совѣсти сторонъ“—ст. 1539 Зак. Гр. (*отд. рѣш.* 13 мая 1893 г. по д. Фришена съ Харьк.-Никол. ж. д. № 5598—91 г.). Несоблюденіе требуемыхъ закономъ формальностей создаетъ предположеніе противъ желѣзной дороги (*отд. рѣш.* 28 февраля 1896 года по д. Дульцева съ Лозов.-Севаст. ж. д. № 3966—95 г. и др.), т.-е., пока желѣзною дорогою не доказано, что грузъ принятъ съ обождаіемъ и не установленъ моментъ наступленія очереди, грузъ предполагается принятымъ безъ обожданія, и срокъ исчисляется со дня передачи груза желѣзной дорогѣ. Если же, наоборотъ, формальности, указанные въ ст. 49-ой, исполнены, и день отправки въ накладной отмѣченъ, то грузъ предполагается отправленнымъ въ-время, пока противное не будетъ доказано¹⁾; въ этомъ случаѣ грузохозяинъ не вправе требовать вознагражденія за просрочку, ссылаясь на то, что грузъ былъ принятъ безъ обожданія, и что штемпель дорогою наложенъ неправильно; еслибы это и было установлено, то оно могло бы служить основаніемъ къ предъявленію иска не по ст. 110 Общ. Уст. а лишь по другому основанію (*отд. рѣш.* 8 мая 1897 г. по д. Степанова съ Упр. каз. ж. д. № 3157—96 г.).

Въ дополненіе ко всѣмъ этимъ разъясненіямъ Прав. Сената необходимо указать на то, что наиболѣе важное значеніе въ спо-

¹⁾ Если въ накладной время отправки *не* отмѣчено, то отправитель вправе считать срокъ доставки съ того времени, когда были отправлены грузы ближайшихъ очередныхъ №№ (*отд. рѣш.* 20 сент. 1891 г. по д. Кипниса съ Юго-Зап. ж. д. № 1092—91 г.).

рахъ о томъ, съ какого момента считать срокъ доставки, имѣеть *дубликатъ накладной*. Если дубликатъ прямо удостовѣряетъ принятіе груза *безъ* обожданія въ складѣ, то имѣется полное основаніе предположить, что отправитель, а *тѣмъ болѣе* — *позднѣйшій держатель дубликата* (см. § 12) не былъ предупрежденъ о принятіи груза съ условіемъ обожданія, и что согласія съ его стороны на такое условіе не послѣдовало, въ виду чего и удостовѣреніе этого условія путемъ очередныхъ книгъ допущено быть не можетъ ¹⁾. Если же въ дубликатѣ отмѣтки о принятіи грузъ *безъ* обожданія не содержится или, наоборотъ, содержатся отмѣтки, свидѣтельствующія о томъ, что отправитель былъ предупрежденъ о принятіи груза съ обожданіемъ (напр., № очереди), то дорогѣ остается лишь путемъ представленія очередной книги удостовѣрить, что отмѣтки эти были сдѣланы своевременно, и что грузъ отправленъ былъ въ день наступленія очереди.

Опредѣливъ, такимъ образомъ, *начальный* моментъ, съ котораго долженъ исчисляться срокъ доставки, переходимъ теперь къ моменту *конечному*. Для разрѣшенія вопроса о томъ, доставленъ ли грузъ въ срокъ, необходимо имѣть правильное понятіе о томъ, что слѣдуетъ считать „доставкою“. „Доставкою“ груза *нельзя* считать одно *прибытіе* его на мѣсто назначенія; это называется довести, но не доставить. Дорога обязана въ срокъ не только *доставить* грузъ, но и сдѣлать все необходимое для того, чтобы онъ могъ быть взятъ получателемъ ²⁾. Поэтому, въ понятіе входятъ 1) выгрузка, если она производится средствами дороги, или — подача вагона къ выгрузкѣ, если выгрузка предоставлена получателю (о времени выгрузки или подачи къ выгрузкѣ въ накладной отмѣчается особымъ штемпелемъ) ³⁾ и 2) извѣщеніе (или объявленіе) о прибывшемъ грузѣ въ порядкѣ, указанномъ въ стт. 79 и 80 Общ. Уст. Если выгрузка и извѣщеніе произведены по истеченіи указанныхъ выше сроковъ, то срокъ доставки

¹⁾ *Отд. рѣш.* 30 окт. 1897 г. по д. Баранова № 4654—96 г.

²⁾ Ср. § 73 Соглаш. о прямомъ сообщеніи („просрочка въ выдатѣ“).— Сенатъ, очевидно, раздѣляетъ этотъ взглядъ, такъ какъ онъ признаетъ дорогу отвѣтственною за просрочку въ доставкѣ груза, который, хотя и прибылъ во время, но не могъ быть выданъ во время получателю изъ за путаницы въ № накладной (*отд. рѣш.* 8 мая 1897 г. по дѣлу Лукашкина съ Упр. каз. ж. д. № 2956—96 г.). Наоборотъ, въ *отд. рѣш.* 30 октября 1897 г. по д. № 4884—96 г. Сенатъ, ссылаясь на рѣш. 1895 г. № 84, высказываетъ мнѣніе, что „доставкою“ должно считаться уже одно прибытіе груза на мѣсто назначенія. Мнѣніе это явно неправильно (см. ниже). Въ рѣш. 1895 г. № 84, на которое сдѣлана ссылка, вопросъ этотъ вовсе не затронутъ. Въ настоящее время, впрочемъ, вопросъ этотъ передавъ на обсужденіе Департамента.

³⁾ Если время выгрузки не удостовѣрено ни штемпелемъ, ни инымъ способомъ, то остается предположить, что выгрузка непосредственно предшествовала выдатѣ (см. § 41).

считается несоблюденнымъ. Въ нашихъ правилахъ о срокахъ доставки до послѣдняго времени понятіе доставки оставалось безъ разъясненія. Лишь въ новой редакціи „Правилъ“, опубликованной 26 іюля 1896 г. (Собр. Узак. № 91) оговорено, что „перевозка считается выполненною съ момента выгрузки прибывшаго груза. Время выгрузки удостоверяется наложеніемъ на накладной штемпеля станціи назначенія, обозначающаго день, мѣсяцъ и годъ“. Оговорка эта неполна (потому что въ ней ничего не сказано объ извѣщеніи получателя) и неточна (потому что выгрузка, очевидно, не можетъ входить въ понятіе доставки тогда, когда кладъ выгружается средствами получателя). Во всякомъ случаѣ, однако, это правило *не представляет собою чего-либо новаго*, а является лишь *разъясненіемъ* общепризнаннаго понятія о доставкѣ ¹⁾, доказательствомъ чего могутъ служить Бернская Конвенція и наши прежнія „условія перевозки“ ²⁾.

Наконецъ, при исчисленіи срока доставки должны быть приняты въ расчетъ случаи т. н. „перерыва“ теченія срока доставки,

¹⁾ Это видно изъ *Журналовъ* засѣданій Совѣта по ж. д. отъ 18 и 25 апр. и 30 мая 1896 г., въ коихъ выработаны нынѣ дѣйствующія правила о срокахъ доставки, опубл. въ *Собр. Узак.* 1896 г. № 91 (стр. 26... „Департаментъ жел. дорогъ раздѣляетъ заключеніе по сему предмету Общаго Съѣзда, а именно, что окончаніемъ перевозки надлежитъ считать *не моментъ прибытія* груза на станцію назначенія, но моментъ полной готовности дороги къ выдачѣ груза получателю, т.-е. моментъ *выгрузки* въ станціонные склады, если грузъ выгружается средствами дороги, или моментъ подачи вагоновъ подъ выгрузку грузовъ, коихъ выгрузка предоставлена получателю“. Однако же, включеніе означеннаго разъясненія въ правила о срокахъ доставки грузовъ едва ли вызывается необходимостью, *такъ какъ подобное толкованіе примѣнялось и по настоящее время; въ дѣйствительности оно не вызвало никакихъ ни со стороны дорогъ, ни со стороны отправителей недоразумѣній*“).

²⁾ По § 6 „исполнит. пост.“ Бернской Конвенціи, „условіе срока считается соблюденнымъ, если грузъ выданъ до истеченія срока или если получателю или лицу, имъ уполномоченному на принятіе груза, сообщено согласно обязательнымъ для дороги назначенія правиламъ о прибытіи груза къ мѣсту назначенія“. См. также § 14 междунаро. тарифовъ—Сб. Тар. № 473—согласно коему грузъ считается доставленнымъ, если извѣщеніе *отослано* получателю почтою или *вручено* другимъ способомъ или—при адресованіи груза „до востребованія“—если грузъ приготовленъ къ выдачѣ. См. также Eger I, 195; Preus. Eisenb. II, 444; Hahn, II, 620; Schott, 316.—По прежнимъ условіямъ перевозки въ составъ сроковъ доставки входилъ даже особый срокъ на выгрузку, изъ чего само собою видно, что выгрузка входитъ въ понятіе доставки. Теперь особаго срока на выгрузку нѣтъ, но за то по § 6 „правилъ о срокахъ доставки“ срокъ отправленія при взаимныхъ расчетахъ дорогъ дѣлится поровну между дорогами отправленія и назначенія, и это, разумѣется, можно объяснить только тѣмъ, что дорогѣ назначенія нужно время для доставки прибывшаго груза, т.-е., что доставка и прибытіе не одно и то же.—См., наконецъ, § 2 „правилъ“ и *Журналы* Совѣта 1887 г., стр. 267—289.

которые правильнѣе назвать случаями *пріостановленія*, а не „перерыва“. Въ „правилахъ“ приведены слѣдующіе случаи:

а) Если срокъ доставки груза *кончается* въ одинъ изъ *праздничныхъ дней*, въ которые выдача груза не обязательна (ст. 43), то срокъ признается истекающимъ въ ближайшій затѣмъ день, не принадлежащій къ числу означенныхъ праздничныхъ дней (§ 2), т.-е. въ этотъ праздничный день теченіе срока пріостанавливается ¹⁾. Въ другихъ случаяхъ праздничные дни не имѣютъ этого значенія; такъ, напр., теченіе срока *начинается* всегда со дня наступленія очереди, хотя бы это и былъ праздничный день ²⁾.

б) Теченіе срока доставки пріостанавливается *на время исполненія таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ обрядностей* (§ 4 „Правилъ“). Въ счетъ, однако, не идетъ только такая задержка (хотя бы она и была экстраординарная по своей продолжительности), которая произошла *помимо всякой вины дороги* или по винѣ самого отправителя (стт. 59, 66). Иначе, за излишекъ задержки дорога отвѣчаетъ по ст. 110 (см. § 19) ³⁾.

в) Теченіе срока пріостанавливается „на время остановки или замедленія движенія въ силу установленныхъ распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія *особыхъ условий движенія въ исключительныхъ обстоятельствахъ*“. Этотъ пунктъ § 4 „правилъ“ не отличается опредѣленностью. Отъ Мин. Пут. Сообщенія или, точнѣе, отъ Совѣта по ж. д. дѣламъ (ст. 53), конечно, зависить всякаго рода „измѣненіе“ сроковъ доставки и въ томъ числѣ, слѣдовательно, *удлиненіе сроковъ* для отдѣльныхъ дорогъ или участковъ по случаю необычайнаго движенія (напр., во время голода 1891 г.), или на время ярмарокъ (оба эти повода къ удлиненію сроковъ предусмотрѣны, между про-

¹⁾ Это правило, очевидно, лишено было бы смысла, еслибы въ моментъ прибытія грузъ уже считался „доставленнымъ“ (см. выше), ибо самое *движеніе* грузовъ у насъ по праздничнымъ днямъ не пріостанавливается.

²⁾ Наоборотъ, по Бернской Конвенціи (§ 6 исполн. пост.), какъ и по Verkehrsordnung (§ 63), для грузовъ *малой* скорости срокъ не можетъ *ни начинаться, ни оканчиваться* своего теченія въ воскресные дни. Къ грузамъ большой скорости это не относится. Кромѣ того, въ Конвенціи добавлено, что „въ случаѣ, если одно изъ государствъ введетъ въ свои законоположенія или включить въ утвержденныя желѣзнодорожныя правила оговорку относительно перерыва грузаго движенія въ воскресенье и извѣстные праздничные дни, то сроки доставки соотвѣтственно тому увеличиваются“. Эта оговорка добавлена, главнымъ образомъ, по настоянію Швейцаріи, которая на конференціи 1878-го года предлагала даже включить эту оговорку въ видѣ обязательнаго постановленія (см. мое изд. Конвенціи, стр. 121).

³⁾ Дорога можетъ отвѣчать за экстраординарную задержку, произошедшую, напр., отъ неимѣнія у нея въ достаточномъ количествѣ вагоновъ, пригодныхъ для таможенной службы (съ исправными замками и пломбами и т. п.).

чимъ, въ § 6 Исполнит. Пост. Бернской Конвенціи), на время выставокъ и т. п. ¹⁾ Далѣе, отъ Министерства Пут. Сообщ. зависитъ въ извѣстныхъ случаяхъ сдѣлать распоряженіе о полной остановкѣ грузоваго движенія (напр., по случаю мобилизаціи) или о такомъ измѣненіи „условій движенія“ (напр., о предпочтительномъ пропускѣ извѣстнаго рода грузовъ), на которое дороги вправѣ сослаться, какъ на „*force majeure*“ (см. § 22), но для этого въ каждомъ данномъ случаѣ по точному смыслу ст. 110 Общ. Уст. необходимо установить причинную связь между произошедшимъ замедленіемъ въ доставкѣ въ томъ именно размѣрѣ, въ которомъ оно произошло, съ тѣмъ распоряженіемъ, на которое дорога ссылается, какъ на причину замедленія ²⁾. При такихъ условіяхъ о „перерывѣ“ срока едва ли можетъ быть рѣчь.

г) То же слѣдуетъ сказать и о п. б. § 4 „правилъ“, въ силу котораго теченіе срока приостанавливается „на время остановки движенія по желѣзной дорогѣ, временно препятствующей началію или продолженію перевозки груза, происшедшей отъ несчастнаго случая съ поѣздомъ, отъ порчи пути или сооружений, отъ снѣжнаго заноса, отъ атмосферическихъ явленій, отъ чрезмѣрнаго накопленія на линіи груженыхъ вагоновъ и отъ другихъ обстоятельствъ, если только во всѣхъ сихъ случаяхъ остановка не можетъ быть поставлена въ вину которой-либо изъ участвующихъ въ перевозкѣ груза дорогъ“ ³⁾.

¹⁾ Конвенція требуетъ, чтобы дорога, воспользовавшаяся добавочнымъ срокомъ, отмѣтила это въ накладныхъ.—*Verkehrsordnung* (§ 63) также допускаетъ „*Zuschlagfristen für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse*“, но лишь подъ условіемъ предварительной публикаціи объ этихъ срокахъ, *не имѣющей обратнаго дѣйствія*—*Eger. Pr. Eis*, II, 443) и утвержденія ихъ Министерствомъ Публ. Работъ.

²⁾ Въ этомъ смыслѣ Сенатъ допускаетъ, напр., ссылку желѣзной дороги на воинскіе маневры, какъ на причину замедленія въ доставкѣ (*отд. рѣш.* 28 января 1894 г. по д. Рапортъ съ Привисл. ж. д. № 1595—93 г.; по этому дѣлу судъ нашелъ, что замедленіе произошло отъ маневровъ и Сенатъ отнесъ этотъ выводъ къ фактической сторонѣ дѣла).—О *порчѣ вагоновъ*, какъ объ основаніи для продленія срока доставки, см. § 66 Соглаш. о прам. сообщ. (см. слѣд. § настоящей книги).

³⁾ Къ этому добавлено, что „накопленіе груженыхъ вагоновъ не прерываетъ срока доставки груза, если въ данное время количество вагоновъ съ мѣстными грузами дороги и съ полученными ею въ прямомъ сообщеніи съ другихъ дорогъ не превышаетъ въ два раза опредѣленной Министерствомъ Путей Сообщенія возможной для дороги соотвѣтственно ея средствамъ суточной отправки“, причѣмъ по разъясненію Прав. Сената (рѣш. Гр. Касс. Департамента 1895 г. № 84) должно быть принято въ расчетъ накопленіе грузовъ по *всей* линіи данной дороги.—Ссылаясь на „накопленіе грузовъ“, судъ обязанъ каждый разъ установить эти цифровыя данныя (*отд. рѣш.* 31 января 1897 г. по д. Турскаго съ Упр. каз. ж. д. № 597—96 г.); см., однако, ниже сказанное о публикаціяхъ въ Сборн. Тарифовъ, проверенныхъ Д-томъ жел. дорогъ.

Хотя подобное же правило мы находимъ и въ прежнихъ нашихъ условіяхъ перевозки, и въ нѣмецкомъ регламентѣ (§ 63, который, впрочемъ, упоминаетъ только о „Betriebsstörung“, не входя въ подробности)¹⁾ и въ Бернской Конвенціи (которая въ § 6 исполн. постанов. также упоминаетъ лишь объ „interruption du trafic“, не приводя перечня отдѣльныхъ случаевъ), но, тѣмъ не менѣе, нельзя согласиться съ тѣмъ, чтобы подобное правило могло считаться законнымъ. Правило это (какъ и только что приведенное—п. в) разрѣшаетъ въ дѣйствительности вовсе не вопросъ о „перерывѣ“ срока доставки, а вопросъ объ *отвѣтственности за просрочку*. Между тѣмъ, законъ (ст. 53) не предоставилъ Совѣту по жел.-дорож. власти опредѣлить разъ навсегда причины, по которымъ желѣзная дорога освобождается отъ отвѣтственности за просрочку, а равно и распредѣлять тяжесть доказательства между сторонами по этому предмету. Условія отвѣтственности за просрочку указаны въ ст. 110, и дополнять эту статью въ чемъ-либо Совѣтъ не былъ вправе²⁾. Въ виду этого слѣдуетъ признать, что, если въ оправданіе просрочки дорога ссылается на „снѣжный заносъ“ и т. п., то ссылка эта имѣетъ *такое же значеніе*, какъ и ссылка на *всякое другое* обстоятельство, оправдывающее просрочку, т.-е. дорога въ *полной мѣрѣ обязана доказать*, что ею для предупрежденія просрочки приняты всѣ мѣры, „которыя лежатъ на обязанности исправнаго возчика“ (ст. 110). Если такъ, то упомянутый выше перечень, содержащійся въ изданныхъ Совѣтомъ правилахъ о срокахъ доставки, можетъ имѣть для суда только значеніе руководства, не измѣняя ни въ чемъ ни отвѣтственности дорогъ, ни бремени доказательства. Такъ смотритъ на это и Прав. Сенатъ (рѣш. 1894 г. № 105 по д. Вейцензанга; *отд. рѣш.* 14 янв. 1894 г. по д. Бернштейна и Моргулеса съ Варш. Вѣн. ж. д. № 3589—92 г., 20 окт. 1895 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Лоз.-Севаст. ж. д. № 3692—94 г. и др.). Сенатъ не придаетъ также значенія и публикаціямъ о „сложеніи отвѣтственности“ за просрочку въ виду ст. 6 Общ. Уст. (*отд. рѣш.* 1 апрѣля 1894 г. по д. Рейнгарта съ Хар.-Никол. ж. д. № 1168—93 г. и др.)³⁾.

¹⁾ Къ случаямъ „перерыва“ регламентъ относитъ и *водоной скота* на станціяхъ (§ 47).

²⁾ Между тѣмъ, какъ видно изъ Журналовъ Совѣта за 1887-й годъ, цѣлью его при включеніи въ „правила о срокахъ доставки“ приведеннаго выше перечня было именно желаніе исправить неопредѣленную, по его мнѣнію, редакцію ст. 110, которая, по мнѣнію Совѣта, можетъ подать поводъ къ произвольнымъ толкованіямъ о томъ, что слѣдуетъ разумѣть подъ „исправнымъ возчикомъ“ и т. д. Слѣдуетъ замѣтить, что комиссіи гр. Баранова въ свое время было подано много жалобъ на стѣснительность именно этого перечня для торговцевъ (см. Докладъ объ услов. перев., стр. 10, 19, 22).

³⁾ Въ настоящее время по распоряженію Мин. Путей Сообщенія (циркуляръ 28 апр. 1894 г.—Сб. Тар. № 536) публикаціи о сложеніи отвѣтственности

Въ силу § 5 „правилъ“ о каждомъ „перерывѣ“ въ срокѣ доставки дорога обязана немедленно: а) вывѣстить у кассъ и въ общихъ станціонныхъ помѣщеніяхъ объявленія, съ объясненіемъ причинъ перерыва и предполагаемой продолжительности его (эта обязанность предупрежденія публики о перерывѣ движенія возложена на желѣзныя дороги также ст. 4 Общ. Уст. рос. ж. д.) и б) увѣдомить дороги, находящіяся съ означенною дорогою въ прямомъ сообщеніи, т.-е.—въ силу ст. 8 Общ. Уст.— всѣ дороги, связанныя съ этою дорогою непрерывнымъ рельсовымъ путемъ ¹⁾).

за срочную доставку помѣщаются въ Прав. Вѣстникѣ, въ „Указателѣ“ Мин. П.С. и въ Сборникѣ Тарифовъ рос. жел. дор. въ видѣ ежемѣсячныхъ сводныхъ „вѣдомостей“, которыя составляются Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ на основаніи данныхъ, сообщенныхъ дорогами и Департаментомъ провѣренныхъ. При такихъ условіяхъ *факты*, указанные въ „вѣдомостяхъ“, конечно, являются достовѣрными и не могутъ быть отвергнуты Судомъ (*отд. рѣш.* 31 окт. 1897 г. по д. Цуервара съ Упр. каз. ж. д. № 4884—96 г.). Но то касается до причинной связи между этими фактами и разибромъ произошедшаго замедленія, то она, казалось бы, попрежнему не изъята отъ оцѣнки суда. Хотя эти „вѣдомости“, публикуемыя во всеобщее свѣдѣніе по провѣреннымъ даннымъ, составляютъ несомнѣнный шагъ впередъ (такъ какъ до этого публикаціи исходили отъ самихъ дорогъ, причѣмъ дорогъ въ случаѣ надобности представляли особыя удостовѣренія отъ Министерства или отъ инспекціи о причинахъ „перерыва“ движенія), но въ то же время на эти вѣдомости о „перерывахъ“ нельзя смотрѣть, какъ на прямое *удлиненіе* срока доставки на опредѣленный промежутокъ времени съ разрѣшенія М-ва Путей Сообщенія въ силу особыхъ временныхъ условій. Такое удлинненіе въ видѣ дарованія т.-н. „дополнительныхъ сроковъ“ (*délais supplémentaires*—см. выше о § 6 исполн. пост. Бернской Конвенціи), у насъ допускается, но лишь при условіяхъ, установленныхъ закономъ вообще для опубликованія сроковъ доставки. Другими словами, удлиннить срокъ доставки для данной дороги на точно опредѣленный промежутокъ времени Министерство можетъ, но 1) лишь съ утвержденія Совѣта по ж. д. дѣламъ и 2) *безъ обратнаго дѣйствія*. Это послѣднее условіе лучше всего уясняетъ разницу между „перерывомъ“ и удлинненіемъ срока (ср. сказанное о *Zuschlagfristen* у Eger'а, I, 192).

¹⁾ По нѣмецкой *Verkehrsordnung* (§ 63) удлинненіе срока на время армарокъ и т. п. имѣетъ значеніе только для грузовъ, принятыхъ къ отправкѣ *послѣ публикаціи* о такомъ удлинненіи (Eger, I, 192). Въ *отд. рѣш.* 30 мая 1890 г. по д. Росс. Общ. Тр. кладей съ Моск.-Рязанской ж. д. № 2197—90 г. признано, наоборотъ, что неисполненіе дорогою обязательнаго для нея по конвенціи II группы правила, коимъ постановлено печатать о снѣжныхъ заносахъ на Военно-Грузинской дорогѣ въ органахъ Сѣзда II группы, само по себѣ не даетъ право истцу на вознагражденіе за просрочку.—Непредупрежденіе отправителя о „перерывѣ“ въ срокахъ доставки можетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ подвергнуть дорогу отвѣтственности за причиненные этимъ упущеніемъ убытки (напр., если въ невѣдѣніи о предстоящей неминуемой задержкѣ въ пути отправленъ грузъ, подлежащій скорой порчѣ), но не можетъ служить основаніемъ къ возложенію на желѣзную дорогу отвѣтственности за просрочку,

§ 19. Условія ответственности за несоблюденіе сроковъ доставки (ст. 110 Общ. Уст.).

Въ силу ст. 110 Общ. Уст. „*жельзная дорога отвѣтствуетъ за несоблюденіе сроковъ доставки (ст. 53), если не докажетъ, что она не могла устранить просрочку, не смотря на принятіе ею всѣхъ мѣръ, которыя лежатъ на обязанности исправнаго возчика*“. Такимъ образомъ, законъ нашъ признаетъ два начала: 1) что дорога не отвѣчаетъ за просрочку, послѣдовавшую *безъ ея вины*¹⁾ и 2) что она обязана доказать свою невиновность для освобожденія себя отъ отвѣтственности.

Первое, какъ увидимъ ниже (§ 22), существенно отличаетъ отвѣтственность за просрочку отъ отвѣтственности за цѣлость груза, которую дороги могутъ нести и тогда, когда онѣ *не виновны* въ порчѣ или утратѣ²⁾. Благодаря этому различію, дорога можетъ, отвѣчая за порчу или утрату груза, произошедшую отъ известной причины (напр., отъ схода поѣзда съ рельсовъ), не отвѣчать за просрочку, произошедшую *отъ той же причины*. Дорога, однако, отвѣчаетъ за просрочку, произошедшую не только отъ вины ея служащихъ (ст. 5), но и отъ не принятія управленіемъ дороги всѣхъ тѣхъ мѣръ, которыя необходимы

которая произошла по причинамъ, отъ нея дѣйствительно не зависѣвшимъ.— Бернская Конвенція (§ 6 „исп. пост.“) предписываетъ *отмѣчать въ накладной „дополнительные сроки“* (см. выше, § 17) съ обозначеніемъ причины и продолжительности каждаго.

¹⁾ Въ такой редакціи отвѣтственность за просрочку формулирована въ Бернской Конвенціи, въ которой сказано, что дорога не отвѣчаетъ за просрочку, если она произошла „отъ обстоятельства, не зависящаго отъ ея воли и ея дѣйствій“ (ст. 39): выраженіе „исправный возчикъ“ изъ Конвенціи исключено, что, по мнѣнію Эгера, означаетъ *усиленіе отвѣтственности* (Pr. Eis., II, 533).

²⁾ Единственное оправданіе этого различія *историческое*. Строгая отвѣтственность за цѣлость груза известна уже въ римскомъ правѣ (гесертум). Наоборотъ, отвѣтственность за позднюю доставку до сихъ поръ не вездѣ признается даже въ принципѣ; ее отвергаетъ, напр., *почтовое вѣдомство*: оно не признается при перевозкѣ *пассажировъ и ихъ багажа* (ст. 94 Общ. Уст.). И это понятно, потому что доставка груза въ цѣлости для хозяина важнѣе, чѣмъ своевременная доставка. Но, тѣмъ не менѣе, тѣ же мотивы, которые привели къ устраненію вопроса о винѣ возчика изъ судебного процесса объ утратѣ или порчѣ груза (см. ниже, § 22) вполне примѣнимы и къ процессамъ о просрочкѣ. Въ виду этого, различіе между условіями отвѣтственности за цѣлость груза и за своевременную доставку, признаваемое у насъ, въ Бернской Конв. (ст. 30 и 39) и въ нѣмецкомъ законѣ (art. 395 и 387 Кодекса), не существуетъ въ законодательствахъ Франціи, Швейцаріи, Голландіи и пр. (Eger. Frachtrecht, I, 378; Die Einführung etc., 100; Nahn, II, 620). При обсужденіи проекта Бернской конвенціи делегаты Франціи и Швейцаріи предлагали устранить это различіе (см. *мое* изд., стр. 79).

для достиженія своевременной доставки. Какъ мы видѣли выше (§ 2), предметомъ договора перевозки служить доставка не какъ рядъ отдѣльныхъ услугъ, а какъ *нѣчто цѣлое*, какъ результатъ (орис); этимъ договоръ перевозки отличается отъ договора личнаго найма. Отсюда и понятно, какого рода оправданія могутъ быть допущены для освобожденія дороговъ отъ ответственности за просрочку. Недостаточно, если будетъ доказано, что на отправленіе груза или на перевозку его по той или другой изъ дорогъ прямого сообщенія или на передачу употреблено не болѣе положеннаго для этого максимальнаго времени (см. § 17). Это будетъ означать только то, что каждое изъ этихъ дѣйствій въ отдѣльности не заключаетъ въ себѣ признаковъ неисправности. Но если разсматривать всю перевозку, какъ *одно цѣлое*, то понятно, что дороги, предвидя задержку въ пути (напр., въ зимнее время—снѣжные заносы), обязаны для предупрежденія просрочки по возможности поторопиться отправленіемъ груза, перевозкою его до и послѣ мѣста задержки, а слѣдовательно, могутъ отвѣчать за просрочку, не взирая на то, что максимальное время для отдѣльныхъ дѣйствій, входящихъ въ перевозку, не нарушено (Eger, I, 394; Schott, 319) ¹⁾. Дороги отвѣчаютъ за просрочку, которая могла быть предотвращена избраніемъ *другого пути* или своевременнымъ *извѣщеніемъ* отправителя о случившейся задержкѣ. Онѣ отвѣчаютъ за просрочку, произошедшую отъ неудовлетворительнаго устройства путей или сооружений ²⁾, отъ недостаточнаго числа рабочихъ и служащихъ ³⁾. отъ столкновенія поѣздовъ ⁴⁾, а равно отъ недостатка перевозочныхъ

¹⁾ Это особенно примѣнимо въ грузамъ большой скорости, о доставкѣ которыхъ во-время дорога обязана заботиться болѣе тщательно, чѣмъ о грузахъ малой скорости (нѣмецкая практика: Eger, I, 394). Т. н. „перерывъ движенія“ (см. § 18), если дѣло идетъ не о полной *пріостановкѣ* движенія (напр. вслѣдствіе разлива рѣкъ, порчи моста и т. п.), а лишь о *замедленіи* (какъ бываетъ обыкновенно во время снѣжныхъ заносовъ) не всегда можетъ служить оправданіемъ несвоевременной доставки грузовъ *большой* скорости именно потому, что, имѣя возможность своевременно доставить *часть* принятыхъ грузовъ (напр., пассажирскими поѣздами), дорога должна воспользоваться этимъ, прежде всего, для своевременной доставки грузовъ большой скорости (см., кромѣ того, стр. 92).

²⁾ Въ этомъ даже французская практика не усматриваетъ нарушенія принципа раздѣленія властей судебной и административной (Féraud-Giraud, I, 69, 75). Ср. Касс. 1883 г. № 5 по д. Хархорина.

³⁾ Féraud-Giraud I, 75. Американскіе суды освобождаютъ дороги отъ ответственности за просрочку, произошедшую отъ забастовки железнодорожныхъ служащихъ, если она сопровождалась насильственными дѣйствіями, совершенными уже послѣ оставленія службы (American Law Review 1885, 958; 1886, 789 и др.).

⁴⁾ *Отд. рѣш.* 20 сентября 1895 г. по д. Самодѣлкина съ Самаро-Златоуст. ж. д. № 3169—95 г.).

средствъ, если всѣ эти недостатки могли быть устранены средствами, зависящими отъ самихъ дорогъ ¹⁾. Съ другой стороны, дороги *не отвѣчаютъ* за такіе недостатки, которые неизбежно вытекаютъ изъ установленныхъ правительствомъ и обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ условій движенія, объѣма вагоновъ и т. п. (см. ст. 12, 16 и др. Общ. Уст., а также „правила движенія по паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ“—Собр. Уз., 1883 г. ст. 853 ²⁾). Онѣ не отвѣчаютъ, въ особенности, за такіе недостатки (напр. за тѣсноту помѣщений, затрудняющую своевременную отправку грузовъ), на устраненіе коихъ требуется разрѣшеніе правительства, если, не взирая на просьбу дорогъ, разрѣшеніе это не послѣдовало (Fégaud-Giraud, I, 70). Онѣ не отвѣчаютъ за такую просрочку, на устраненіе которой требуются совершенно экстраординарныя, т.-е. не соответствующія достигаемой цѣли, затраты, а равно и за такую задержку, которая *нужна была для сохраненія груза въ цѣлости* (англійская практика—Hodges, 565). Дороги не отвѣчаютъ, наконецъ, за такую задержку, которая произошла *по винѣ самого грузохозяина*, а именно, отъ неисправности накладной (ст. 59—напр., отъ неточнаго указанія станціи назначенія — см. однакожъ выше, стр. 30—адреса получателя, пути слѣдованія груза и т. д.), отъ неисправности таможенныхъ и др. документовъ (ст. 66), отъ неудовлетворительнаго состоянія упаковки, которая въ пути должна была быть исправлена (ст. 65 и 70) ³⁾, отъ невѣрнаго наименованія или означенія вѣса и стоимости груза въ накладной (ст. 60) ⁴⁾ и, наконецъ, отъ распоряженія грузохозяина (ст. 78) ⁵⁾.

¹⁾ Въ *отд. рѣш.* 8 мая 1897 г. по д. Лукашина съ Упр. кав. ж. д. № 2956—96 дорога признана отвѣтственною за просрочку въ выдачѣ груза, произошедшую отъ путаницы въ № накладной.—Само собою разумѣется, что въ прямыхъ сообщеніяхъ дороги отвѣчаютъ за просрочку, произошедшую отъ пріостановки взаимнаго объѣма вагоновъ (ср. § 140 Соглаш. о прям. сообщ.).

²⁾ Сюда же относятся и временныя распоряженія правительства, напр., по поводу мобилизаціи (см., напр., Полн. Собр. Зак. 1876 г. № 56,568).

³⁾ Необходимость исправленія *вагона*, въ которомъ грузъ перевозится (напр., при перевозкѣ въ сыпную или наливомъ) обыкновенно не можетъ служить основаніемъ къ продленію срока доставки (въ этомъ смыслѣ вопросъ этотъ былъ рѣшенъ въ Австріи.—Buschman, 131—2). См., наоборотъ, Eger, I, 397 (рѣш. Герм. Имп. Торг. Суда) и примѣч. къ § 66 нашего Соглаш. о прям. сообщ. („срокъ доставки груза при *случайныхъ* поврежденіяхъ *вагоновъ-цистернъ* увеличивается на время простоя на станціи“); тутъ имѣются въ виду цистерны частныхъ отправителей.—Ср. §§ 129, 139 прим. Соглаш.

⁴⁾ См. Собр. Узак. 1889 г. № 67; „Правила повѣрей“, § 1: дорога обязана произвести повѣрку „не задерживая *по возможности* слѣдованія груза“; иначе она отвѣчаетъ за несоблюденіе сроковъ доставки, если „задержка не вызвана виною самого отправителя“.

⁵⁾ Въ тѣхъ случаяхъ, когда самый срокъ доставки устанавливается *по соглашенію* (напр., при гужевоѣ доставкѣ) соглашеніемъ этимъ устанавливаются

Въ силу втораго изъ указанныхъ выше началъ ст. 110-ой дорога обязана *доказать* свою исправность, т.-е., она обязана прежде всего *выяснить*, отъ какой именно причины въ данномъ случаѣ произошла просрочка, а затѣмъ доказать, что для предотвращенія этой причины и ея послѣдствій ею были приняты всѣ необходимыя мѣры. Другими словами, доказательства, приводимыя дорогою, должны носить характеръ *конкретный и положительный*. Недостаточно, если дорога докажетъ, что путь, сооруженія, перевозочныя средства и составъ служащихъ у нея вообще находятся въ удовлетворительномъ состоянii. Изъ этого судъ можетъ вывести лишь то, что *нѣтъ данныхъ* для признанія дороги виновною въ случившейся просрочкѣ. Но судъ на этомъ остановиться не можетъ, потому что, съ другой стороны, сроки доставки установлены съ такимъ именно расчетомъ, что „исправный возчикъ“ въ теченіе этихъ сроковъ всегда можетъ доставить грузъ, если нѣтъ какой-либо *особой* причины, которая этому воспрепятствовала. Отсюда и понятно, что дорога эту причину должна непременно выяснить (Hahn, II, 619; Schott, 319; Eger, Preus. Eis., II, 536) ¹⁾. Что же касается до самой формы доказательствъ, приводимыхъ дорогами въ свое оправданіе, то въ этомъ отношеніи законъ не ставитъ никакихъ преградъ свободной оцѣнкѣ доказательствъ со стороны суда ²⁾.

также и условія ответственности за просрочку. По смыслу договора (напр., съ коммерческимъ агентствомъ) ответственность можетъ быть и *безусловная* (т. н. Fixgeschäft—Eger, I, 381).

¹⁾ Съ другой стороны, судъ обязанъ обсудить и доказательства, приводимыя истцомъ въ подтвержденіе того, что данное событіе (напр., свѣжныя заносы) не помѣшало своевременной доставкѣ *другихъ* грузовъ, ибо для освобожденія дороги отъ ответственности недостаточна одна *возможность* происхожденія просрочки отъ данного событія (*Дел. Рши.* 25 сент. 1891 г. по д. Нейфельда съ Харьк.-Никол. ж. д. № 6307—90 г.).

²⁾ О „публикаціяхъ“ см. стр. 104, прим.—Болѣе строгими, чѣмъ Общій Уставъ, оказываются въ этомъ отношеніи прежнія конвенціи и условія перевозки нашихъ дорогъ, по которымъ дороги принимали на себя *обязанность* представлять въ подлежащихъ случаяхъ удостовѣренія отъ правительственныхъ инспекторовъ, отъ предсѣдателей группныхъ сѣздовъ и т. п. (см., напр. Конв. II гр. 1879 г. § 93; II гр. 1888 г. § 236; III гр. 1875 г. § 68). Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ прямо отвергъ обязательность подобныхъ удостовѣреній въ смыслѣ *предустановленныхъ* доказательствъ (*Журналы* 1887 г. стр. 267—289). По разъясненію Сената (*отд. рши.* 25 окт. 1896 г. по д. Случевского съ Ив.-Домбр. ж. д. № 4658 95 г. и др.) подобныя удостовѣренія имѣютъ силу доказательства и въ томъ случаѣ, когда они исходятъ отъ управляющихъ дорогъ (хотя бы—частныхъ) на которыхъ возложены обязанности высшей правительственной инспекціи.—*Отмѣтка въ накладной о томъ, что „за срочную доставку груза желѣзная дорога не отвѣчаетъ“* въ силу стт. 6 и 110 Общ. Уст. не имѣетъ никакого значенія, хотя бы она и сдѣлана была съ согласія отпра-

Все это, какъ уже объяснено выше, должно примѣняться и къ случаямъ, перечисленнымъ въ пп. в и г. § 4 „правилъ о срокахъ доставки“ подъ неправильнымъ названіемъ „случаевъ перерыва сроковъ доставки“ (см. § 18). Отъ суда и въ этихъ случаяхъ зависитъ разрѣшеніе вопроса о томъ, допущена ли просрочка по винѣ дорогъ, или безъ вины съ ихъ стороны. Вопросъ этотъ судъ вправѣ и обязанъ обсудить, причемъ для него не можетъ имѣть значенія, напр., мнѣніе правительственной инспекціи (*отд. рѣш.* 18 февр. 1895 г. по д. Берга съ Харьк.-Никол. ж. д. № 6002—93 г. и др.). Если судъ признаетъ, что грузъ задержанъ былъ отъ такой причины, за которую дорога не отвѣчаетъ, то отъ него же зависитъ и разрѣшеніе вопроса о томъ, сколько времени задержка эта должна была длиться, причемъ для суда не можетъ имѣть обязательнаго значенія сдѣланная публикація о „перерывѣ“ срока на тотъ или иной *опредѣленный* промежутокъ времени ¹⁾.

§ 20. Размѣръ вознагражденія за просрочку.

„Въ случаѣ просрочки въ доставкѣ, грузохозяинъ ²⁾ имѣетъ право получить съ желѣзной дороги вознагражденіе въ размѣрѣ пяти *процентоваго* провозной платъ за каждыя просроченныя сутки ³⁾, хотя бы

вителя (*отд. касс. 15 дек. 1889 г. по д. Гольдберга съ Либ.-Ром. ж. д. № 3518—89 г. и др.*). Отмѣтка эта можетъ имѣть значеніе развѣ лишь для разрѣшенія вопроса о томъ, могла ли дорога предвидѣть, что для предохраненія груза отъ порчи безусловно важна срочная доставка (*Eger, I, 397; рѣш. Импер. Торг. Суда 1885 г.*).

¹⁾ Къ другому мнѣнію по вопросу о публикаціяхъ, печатаемыхъ въ Сборникѣ Тарифовъ рос. ж. д. по распоряженію Д-та ж. д. склоняется, повидимому, Сенатъ (*отд. рѣш.* 30 октяб. 1897 г. по д. Цукервара съ Упр. каз. ж. д. № 4884—96 г.).

²⁾ Хотя бы не онъ уплатилъ провозныя деньги (*отд. рѣш.* по д. Брежманова съ Привисл. ж. д., январь 1891 г.). Ст. 72 Общ. Уст. къ данному вопросу непосредственнаго примѣненія имѣть не можетъ.

³⁾ Причемъ просроченная часть сутокъ должна считаться, какъ *полныя* сутки. Противоположное разъясненіе дано Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 20 сент. 1895 г. по д. Турскаго съ Упр. каз. ж. д. № 3885—95 г. и 20 окт. 1895 г. по д. Крылова съ Упр. каз. ж. д. № 3386—95 г. Сенатъ полагаетъ, что при исчисленіи вознагражденія за просрочку часть сутокъ должна *отбрасываться*, изъ чего Сенатъ дѣлаетъ тотъ выводъ, что при исчисленіи времени, употребленнаго на доставку, день доставки вообще долженъ быть исключенъ изъ расчета, какъ неполный (такъ какъ въ силу ст. 53 Общ. Уст. срокъ оканчивается лишь въ 12 ч. ночи). Разъясненіе это неправильно, какъ видно изъ слѣдующаго: 1) изъ того, что ст. 110 Общ. Уст. назначаетъ вознагражденіе за каждыя просроченныя *сутки*, прежде всего, вопреки мнѣнію Сената, вовсе не слѣдуетъ, что дорога не отвѣчаетъ за просрочку *меньше* сутокъ, какъ изъ того, напр., что дорога получаетъ

просрочка и не причинила ему никакого убытка. Общая сумма вознаграждения не должна, однако, превышать *всей* причитающейся за про-

вознаграждение въ известномъ размѣрѣ за каждый перевезенный *пудъ* или за каждая сутки сверхсрочнаго простоя вагона, не слѣдуетъ, что за количество *менѣе пуда* или за сверхсрочный простой *менѣе* сутокъ дорога никакого вознаграждения не получаетъ (см. Собр. Узак. 1891 г. № 63, ст. 672, п. VI: „при исчисленіи платы за храненіе время *меньше* сутокъ считается за *цѣлыя* сутки“); итѣнне Прав. Сената, впрочемъ, прямо опровергается аналогическимъ постановленіемъ ст. 40 Бернской Конвенціи, изъ которой видно, что при исчисленіи вознаграждения за просрочку, часть періода должна приниматься, какъ *цѣлое* ($n^{1/10}$ провозной платы за просрочку *равную или меньшую* $1/10$ срока доставки“ и т. д.); 2) при исчисленіи *срока доставки* части сутокъ не отбрасываются, а, наоборотъ, округляются, т.-е., считаются, какъ *цѣлыя* сутки; если напр., по данному разстоянію между станціями отправленія и назначенія на пробѣгъ полагалось бы $5\frac{1}{2}$ сутокъ, то считаются не 5, а 6 сутокъ (въ видѣ исключенія допускается лишь и то не всегда—отбрасываніе незначительныхъ остатковъ, не превышающихъ 25 верстъ; см. стр. 86); почему же, спрашивается, если грузъ *пробылъ* въ пути $5\frac{1}{2}$ сутокъ, считать, что онъ *пробылъ* 5, а не 6 сутокъ? Это, очевидно, значило бы вводить двойкій способъ исчисленія безъ всякаго къ тому основанія; 3) по дѣйствующимъ правиламъ о срокахъ доставки въ накладной отмѣчается лишь *день* доставки, т.-е. выгрузки (Собр. Узак. 1896 г. № 91); при такихъ условіяхъ накладная даетъ лишь возможность опредѣлить, сколько дней *круглыми* *счетомъ* употреблено на доставку, но сполна ли или безъ известной дроби, этого изъ накладной не видно; дорога дробей этихъ не удостовѣряетъ, а слѣдовательно и не можетъ на нихъ ссылаться; нельзя же допустить *голословныхъ* ссылокъ на то, что на доставку употреблено не сполна все число дней, показанное въ накладной, а *менѣе* этого числа; 4) сроки доставки на основаніи ст. 53 Общ. Уст. исчисляются такимъ же способомъ, какъ и *другіе* сроки, напр., сроки судебныя—съ полуночи, слѣдующей за известнымъ событіемъ; *здѣсь*, т.-е. въ началѣ срока, дробь (время до полуночи) дѣйствительно отбрасывается; отбрасываніе же дробей *въ концѣ* срока нигдѣ не допускается, (здѣсь сроки уже всегда считаются *civiliter*, круглыми днями, а *die ad diem*, а не *a momento ad momentum*), а слѣдовательно, нѣтъ никакого основанія произвольно устанавливать такое отбрасываніе дробей для сроковъ доставки; если жалоба, поданная хотя бы чрезъ нѣсколько часовъ по истеченіи срока, считается заповдалой, то нѣтъ никакого основанія утверждать, что грузъ, доставленный чрезъ нѣсколько часовъ по истеченіи срока доставки, *пробылъ* во время. Освобожденіе желѣзныхъ дорогъ отъ отвѣтственности за просрочку, не превышающую однихъ сутокъ и вообще *удлиненіе* *максимальнаго* *срока доставки на одни* *сутки*, къ чему практически сводится разъясненіе Сената, противорѣча вообще закону, представляется особенно обременительнымъ, напр., для такихъ грузовъ, какъ грузы большой скорости. Еслибы даже согласиться съ тѣмъ, что за просрочку, не превышающую *въ общемъ* однихъ сутокъ, дорога *не должна отвѣчать* (для чего, впрочемъ, законъ не даетъ никакого основанія), то отсюда, очевидно, еще не слѣдуетъ, что при расчетѣ *всего* *времени* *просрочки* *одни* *сутки* *всегда* *должны* *отбрасываться*. Такъ, напр., германская *Verkehrsordnung* (§ 87) *освобождаетъ* *желѣзныя* *дороги* *отъ* *отвѣтственности* за просрочку, *не превышающую* въ общемъ 12 часовъ; но если просрочка превышаетъ 12 часовъ, то дорога обя-

возз груза платы“ (ст. 110 Общ. Уст.). Такимъ образомъ, размѣръ вознагражденія за просрочку въ законѣ ограниченъ, и этимъ опять-таки отвѣтственность за просрочку отличается отъ отвѣтственности за утрату и порчу груза ¹⁾. Законъ не только *ограничиваетъ* размѣръ вознагражденія, освобождая, такимъ образомъ, дороги отъ обязанности возмѣстить грузоозяину всѣ понесенные имъ убытки (ст. 684 Зак. Гр.) ²⁾,

зана уплатить вознагражденіе за *все* просроченное время, *включая эти 12 часовъ*. Такимъ образомъ, за первыя просроченныя сутки, *включая эти 12 часовъ* („falls die Verspätung 12 Stunden uebersteigt bis einschliesslich 1 Tag“) по Verkehrsordnung полагается— $\frac{1}{10}$ провозной платы, за 2 дня просрочки— $\frac{2}{10}$ и т. д. (см. Eger, Preuss. Eisenb., II, 541). Вышеизложенное толкованіе ст. 110 Общ. Уст. согласуется, наконецъ, и съ послѣдовавшимъ 28 ноября 1896 года разъясненіемъ Бернскаго Центрального Бюро, которое категорически разъяснило, что по Конвенции, *равно какъ и по всемъ условіямъ перевозки европейскихъ дорогъ*, насколько Бюро имѣетъ о нихъ свѣдѣнія, при исчисленія времени, употребленнаго на доставку, каждыя начавшіяся сутки считаются за *полныя* сутки („ein angefangener Tag wird daher bei Berechnung der Lieferfristen immer als ein ganzer Tag betrachtet und in der Rechtsprechung ist dieser Grundsatz stets anerkannt worden“—Eisenb. Entscheid. 1896, стр. 251—2).

¹⁾ Этой разницы нѣтъ въ нѣмецкомъ законѣ, который допускаетъ ограниченіе размѣра вознагражденія въ обоихъ случаяхъ (art. 427 Кодекса). Французская практика въ видѣ общаго правила допускаетъ вознагражденіе за просрочку только при наличности доказаннаго убытка, исключая случаи примѣненія нѣкоторыхъ специальныхъ тарифовъ (Sarrut, 400, 410 и сл.).

²⁾ „110 ст. Общ. Уст. р. ж. д., ограничивая отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за несоблюденіе сроковъ доставки въ размѣрѣ 5% провозной платы за каждыя просроченныя сутки, за силою 70 ст. I т. Зак. Осн., исключаетъ собою дѣйствіе общаго начала, выраженнаго въ 684 ст. X т. I ч.“ (*отд. рѣш.* 11 марта 1888 г. по д. Юдина съ Граз.-Цариц. ж. д. № 4926—87 г.). Въ *отд. рѣш.* 15 февраля 1896 г. по д. Вонсовскаго съ Варш.-Тересп. ж. д. № 3.233—95 г. Сенатъ призналъ дорогу отвѣтственною въ *полномъ* размѣрѣ за убытки, причиненные несвоевременною *выдачею прибывшаго* (во время) груза. Сенатъ ссылается здѣсь на то, что несвоевременная выдача прибывшаго груза не то же самое, что просрочка въ доставкѣ. Это соображеніе, однако, не совсѣмъ точно и прямо противорѣчитъ разъясненію, данному въ *отд. рѣш.* 8 мая 1897 года по д. Лузашкина № 2946—96 г.; см. § 18. Несвоевременная выдача прибывшаго груза *можетъ вмѣстѣ съ тѣмъ* составлять и просрочку въ доставкѣ, если она произошла отъ несвоевременной выгрузки или отъ несвоевременнаго увѣдомленія или объявленія о прибытіи (см. § 18). Въ *этомъ* случаѣ, если выгрузка или увѣдомленіе сдѣланы по истеченіи срока доставки, грузоозяинъ *можетъ* требовать вознагражденія по ст. 110 Общ. Уст. Но рядомъ съ этимъ несвоевременная выдача прибывшаго груза, дѣйствительно, составляетъ *особое* упущеніе желѣзной дороги, потому что помимо обязанности доставить грузъ въ срокъ дорога обязана выдать грузъ немедленно по прибытіи его на мѣсто назначенія, хотя бы онъ прибылъ и до срока (см. § 21). Поэтому, въ окончательномъ выводѣ рѣшеніе Сената является правильнымъ.—О неотвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за убытки, причиненные запрещеніемъ вывоза см. выше, стр. 71 (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1895 г. № 84).

но (опять-таки въ отличіе отъ ст. 102) не допускаетъ т.-н. „страхованія“ убытковъ отъ несрочной доставки въ суммѣ, опредѣленной грузохозяиномъ ¹⁾. Нашъ законъ не предусматриваетъ также (въ отличіе отъ Бернской Конв.—ст. 41—и нѣмецкаго закона—art. 397 Кодекса) случаевъ злого *умысла* или тяжелой *вины* со стороны жельзной дороги, т.-е., не обязываетъ въ этихъ случаяхъ дорогу уплатить грузохозяину полное вознагражденіе за убытки; подобная обязанность можетъ быть признана только въ томъ случаѣ, когда въ дѣяніи или упущеніи агентовъ дороги заключается составъ преступленія или проступка, ибо въ этомъ случаѣ и по нашему закону необходимо признать отвѣтственность *ex delicto*, отличающуюся отъ отвѣтственности *ex contractu*: за преступленіе свое или своихъ служащихъ всякій обязанъ отвѣчать полностью (ср. § 32). Далѣе, если благодаря просрочкѣ, грузъ будетъ *испорченъ* или совсѣмъ *погибнетъ* ²⁾, то дорога, не взирая на ст. 110, обязана будетъ уплатить грузохозяину вознагражденіе за порчу или утрату по ст. 107, ибо дороги отвѣчаютъ за *всякую* порчу и утрату груза, произошедшія отъ ихъ *вины* ³⁾.

¹⁾ Ст. 218 Проекта разрѣшала грузохозяевамъ „обезпечивать себя неустойкою за коммерческіе убытки, сопряженные съ просрочкою въ доставкѣ груза“. Госуд. Совѣтъ нашелъ, что „самое понятіе о коммерческихъ убыткахъ весьма неопредѣленно, и вопросъ о правѣ на вознагражденіе такихъ убытковъ представляется спорнымъ“ (Общ. Уст. съ сужд., 77). Съ мнѣніемъ Гос. Совѣта согласиться нельзя, ибо какое, напр., можетъ быть сомнѣніе въ убыткахъ, которые купецъ несетъ отъ опозданія товара на ярмарку, отъ того, что модный товаръ не поспѣетъ къ сезону, или же грузъ не поспѣетъ къ сроку сдѣлки, обезпеченной неустойкою (спиртъ, сахаръ, хлѣбъ и т. п.)? Впрочемъ, Госуд. Совѣтъ постановилъ предоставить Мин. Путей Сообщ. внести особое заключеніе объ установленіи страхованія отъ убытковъ, сопряженныхъ съ просрочкою въ доставкѣ грузовъ. Страхованіе отъ просрочки, допущенное нѣмецкимъ закономъ (art. 427 Кодекса), до сихъ поръ, впрочемъ, отвергается и французскими дорогами (Sagut, 207, 410). У насъ оно, однако, допущено въ уставахъ транспортныхъ и пароходныхъ обществъ.

²⁾ Здѣсь имѣется въ виду *избѣл*, а не простое лишь *непривытіе* груза. Послѣдствія *непривытія* указаны въ ст. 103 Общ. Уст., въ силу которой грузъ, не прибывшій въ теченіе 30 дней со дня истеченія срока доставки, *считается утраченнымъ*, т.-е., за просрочку свыше 30 дней дорога отвѣчаетъ, какъ за пропажу по ст. 107 (за просрочку же свыше 20 дней дорога въ силу стт. 103 и 110 *вообще не отвѣчаетъ*, т.-е., не отвѣчаетъ болѣе, чѣмъ за просрочку менѣе 20 дней). Объ особой отвѣтственности дорогъ за отправку малой скоростью такого груза, который долженъ былъ быть отправленъ по желанію отправителя большою скоростью см. выше, § 17.

³⁾ Въ *отд. касс. 5 мая 1889 по д. Генца съ Ряз.-Вяз. ж. д. № 806—89 г.* Сенатъ нашелъ, что „опредѣленные 110-ой ст. Общ. Уст. рос. ж. д. послѣдствія несвоевременной доставки, очевидно, не обнимаютъ собою всецѣло случаи, когда товаръ вслѣдствіе долгаго пребыванія въ пути потерялъ свою

Вознаграждение за *порчу* (если она действительно произошла только от просрочки), должно быть уплачено желѣзною дорогою независимо отъ вознаграждения за просрочку, такъ какъ это послѣднее вознаграждение носить у насъ характеръ неустойки (ст. 1585 Зак. Гр.) и, такимъ образомъ, не можетъ идти въ зачетъ убытковъ отъ порчи груза ¹⁾).

При исчисленіи вознаграждения по ст. 110 сомнѣніе возбуждаетъ вопросъ о томъ, чтѣ слѣдуетъ разумѣть подъ „провозною платою“, составляющею максимальную норму вознаграждения за просрочку. Идетъ ли рѣчь здѣсь о „провозной платѣ“ въ техническомъ смыслѣ, т.-е. о платѣ собственно за провозъ, не считая дополнительныхъ сборовъ, или же рѣчь идетъ о всѣхъ вообще причитающихся дорогамъ платежахъ, которые, въ силу ст. 85, обезпечиваются залоговымъ правомъ на грузъ? Терминологія Общ. Устава въ этомъ отношеніи (да и во многихъ другихъ отношеніяхъ) не отличается особо точностью, такъ что на буквальный смыслъ ст. 110 едва-ли можно положиться ²⁾. Сомнительно и то, какъ слѣдуетъ толковать ст. 110: рас-

пѣнность“ (пиво и медъ въ пути замерзли). Въ томъ же смыслѣ вопросъ этотъ разрѣшенъ въ *отд. рѣш.* 16 мая 1891 г. по д. Пильдуса съ Фастов. ж. д. № 6355—90 г. и въ *отд. рѣш.* 29 ноября 1895 г. по д. Куркина съ Тамб.-Сарат. ж. д. № 2114—95 г. (въ послѣднемъ рѣшеніи Сенатъ призналъ дорогу отвѣтственною за порчу, произошедшую отъ несоблюденія *сокращенныхъ* сроковъ доставки, установленныхъ самою дорогою для грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ; Сенатъ нашелъ, что ст. 6 Общ. Уст. не воспрещаетъ дорогамъ сокращать сроки доставки по соглашенію съ отправителями; вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, Сенатъ признаетъ, что за несоблюденіе *этихъ* сроковъ дорога не можетъ отвѣчать по ст. 110 Общ. Уст.).—Отвѣтственность за порчу груза, произошедшую отъ просрочки, не отвергалась и прежде нашими дорогами (см., напр., Конв. III гр. 1875 г. § 68 объ отвѣтственности за порчу рыбы отъ задержанія ея въ пути).—Оговорку объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу и утрату груза, произошедшія хотя бы отчасти отъ просрочки, находимъ въ ст. 32 швейцарскаго закона 1875 г., которая по содержанію соответствуетъ нашей ст. 104 Общ. Уст. Наоборотъ, по мнѣнію Бернскаго Центральнаго Бюро, за порчу, произошедшую отъ просрочки, дорога согласно ст. 40 Конвенціи отвѣчаетъ по тѣмъ же правиламъ, какъ и за всякій другой убытокъ, произошедшій отъ просрочки, т.-е., лишь въ опредѣленной нормѣ или въ застрахованной суммѣ (Eis. Ent. 1896, 252).

¹⁾ Эгеръ (Preus. Eis., II, 534) допускаетъ кумуляцію исковъ о вознагражденіи за *полную утрату* и просрочку, чего нельзя признать правильнымъ, если тѣмъ и другимъ искомъ одинаково требуется возмѣщеніе *убытковъ*.

²⁾ Стоитъ сопоставить только со ст. 110-ю ст. 57, въ которой говорится о „провозной платѣ“, причемъ, очевидно, разумѣются и дополнительные сборы; ср. также ст. 67 („провозныя деньги и дополнительные сборы“; см. Общ. Уст. съ сужд. стр. 47), ст. 68 (провозная плата и дополнит. сборы), ст. 69 („платежи за перевозку“), ст. 72 („провозная плата и другіе сборы“), ст. 73 („сборы и провозная плата“), ст. 78 („сборы по перевозкѣ“), ст. 84 („платежи“), ст. 85

пространительно или ограничительно. Съ одной стороны, ст. 110 представляет собою законъ исключительный *въ пользу* желѣзныхъ дорогъ, ибо она отнимаетъ у грузохозяина принадлежащее ему по общему закону право искать съ дороги всѣ понесенныя имъ убытки. Рядомъ съ этимъ, ст. 110 создаетъ привилегію для грузохозяина, такъ какъ онъ получаетъ вознагражденіе, не будучи обязанъ доказывать, что онъ въ дѣйствительности понесъ убытки. Для уразумѣнія словъ „провозная плата“ и „плата за перевозку“ въ ст. 110 необходимо имѣть въ виду ту причину, ради которой законъ ставитъ въ зависимость вознагражденіе за просрочку именно отъ провозной платы, не опредѣляя ее по какому-либо другому масштабу. Дѣло въ томъ, что, чѣмъ болѣе грузъ опаздываетъ, тѣмъ болѣе совершенная дорогою перевозка теряетъ свою экономическую цѣнность для грузохозяина, вслѣдствіе чего законъ и обязываетъ дорогу вернуть грузохозяину всю внесенную имъ плату за перевозку или часть этой платы, а если плата еще не внесена, то дорога лишается права на ея полученіе. О какой же платѣ здѣсь можетъ идти рѣчь? Очевидно, только о платѣ за оказанныя дорогами услуги, а не о такой платѣ, которая причитается въ возмѣщеніе понесенныхъ дорогами *наличныхъ расходовъ* или убытковъ, или, наконецъ, въ видѣ штрафа.

Такимъ образомъ, подъ „платою за перевозку“ въ ст. 110 слѣдуетъ понимать лишь „провозную плату“ въ техническомъ смыслѣ и сверхъ ея—развѣ только тѣ сборы, которые носятъ характеръ постоянного вознагражденія за дѣйствія, соединенныя съ перевозкою, и не представляютъ собою возмѣщенія наличныхъ расходовъ, понесенныхъ дорогами по каждой отдѣльной перевозкѣ¹⁾.—См. ниже, §§ 41 и 42.

(„причитающіеся по перевозкѣ платежи“), ст. 86 („платежи“), ст. 107 („таможенные расходы, провозная плата и вообще издержки по перевозкѣ“), ст. 115 („сумма, причитающаяся за перевозку“), ст. 116 („провозная плата“), ст. 136 („провозная плата и дополнительные сборы“). Это разнообразіе въ слогахъ для законодательныхъ работъ вещь совершенно лишняя.

¹⁾ Бернская Конвенція (ст. 40) говоритъ только о „провозной платѣ“.—XXIII Общій Сѣздъ предложилъ дополнить ст. 110 примѣчаніемъ о томъ, что при исчисленіи вознагражденія за просрочку „не принимается въ расчетъ плата по дополнительнымъ и всякимъ другимъ сборамъ“. Съ этимъ мнѣніемъ вполне согласился Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ, по заключенію котораго не слѣдуетъ дѣлать изъятія даже для государственнаго сбора съ грузовъ большой скорости, не взирая на то, что онъ составляетъ нераздѣльную часть провозной платы. (*Журналы* 1886 г., стр. 320—1). Наоборотъ, Прав. Сенатъ въ *отд. рѣш. 1 марта 1889 г. по д. Саксанскаго* съ Лозов.-Севаст. ж. д. № 7315—88 г. призналъ, что „110 ст. Общ. Уст. р. ж. д., опредѣляя, что сумма вознагражденія за несоблюденіе сроковъ доставки не должна превышать всей причитающейся за провозъ груза платы, обнимаетъ собою не только провозную по та-

При перевозкахъ прямого желѣзнодорожнаго сообщенія грузо-хозяину возвращается плата за весь путь, хотя бы просрочка и произошла на одной только изъ дорогъ слѣдованія. При перевозкахъ же т.-н. прямого „смѣшаннаго“ сообщенія (см. § 47), т.-е. когда кромѣ желѣзныхъ дорогъ въ перевозкѣ участвуютъ еще пароходныя предпріятія, въ конвенціонныхъ правилахъ этого сообщенія обыкновенно выговаривается, что за просрочку, произошедшую на морѣ, вознагражденіе исчисляется лишь съ морскаго фрахта, а за просрочку, произошедшую на желѣзныхъ дорогахъ—съ платежей, причитающихся желѣзнымъ дорогамъ. Этотъ способъ исчисленія противорѣчитъ началу нераздѣльности срока доставки въ прямомъ сообщеніи (стр. 91) и на практикѣ долженъ вызывать недоразумѣнія, такъ какъ въ накладныхъ время поступленія груза съ парохода на желѣзную дорогу и наоборотъ не отмѣчается, а слѣдовательно грузохозяинъ не можетъ знать, по чьей винѣ произошла просрочка. Впрочемъ, отъ прямого смѣшаннаго сообщенія нужно отличать тѣ случаи, когда дороги, отвѣчая только за перевозку по рельсамъ, берутъ на себя дальнѣйшую отправку (моремъ или рѣкою и т. п.) лишь по порученію грузо-хозяина на правахъ „экспедитора“; въ этомъ случаѣ въ вознагражденіе за просрочку можетъ входить лишь плата за провозъ груза по желѣзнымъ дорогамъ (нѣмецкая практика—Hahn, II, 752; Schott, 510).¹⁾

Если *не вся* просрочка произошла по винѣ дороги, то вознагражденіе выдается только за *часть* времени опозданія. Если, далѣе, *не весь* грузъ опоздалъ, то вознагражденіе выдается лишь за опоздавшую часть груза, если другая часть имѣетъ самостоятельное эконо-

рифу плату, но и дополнительные сборы, входящие въ составъ издержекъ по перевозкѣ груза“. Отъ взгляда этого, однако, Сенатъ теперь отказался, какъ видно изъ *отд. рѣш.* 15 марта 1895 г. по д. Случевского съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 6766—94 г., въ которомъ признано правильнымъ исчисленіе вознагражденія лишь съ одной провозной платы.—Объ исчисленіи разиѣра вознагражденія за просрочку въ доставкѣ хлѣбныхъ и нефтяныхъ грузовъ, завозимыхъ въ склады см. Сб. Тар. № 572.—По конв. III гр. (1876 г. § 68 и сл. изд.) грузохозяину сверхъ провозной платы возвращались сборы за нагрузку и выгрузку, а по условіямъ I группы—плата за пользованіе цистерною (*Проток.* № 101).—Толкуа уставъ о торговой несостоятельности, Прав. Сенатъ по 4-му Д-му подѣ „фрагтовыми деньгами“ разумѣетъ только вознагражденіе за провозъ, не считая расходовъ, произведенныхъ за счетъ грузохозяина (Рѣш. 1881 г. по д. Гусева; ср. ст. 254 Уст. Торг.). Въ такомъ же смыслѣ Герм. Имп. Судъ толкуетъ слово „Fracht“ при опредѣленіи вознагражденія за просрочку въ доставкѣ по желѣзной дорогѣ, т.-е., исключаются т. н. „baare Auslagen“ (Hahn, II, 752, Eger, Preus. Eis., II, 542).

¹⁾ Въ сообщеніи съ *подѣздными путями* вознагражденіе за просрочку исчисляется съ *общей* суммы слѣдуемой желѣзнымъ дорогамъ и подѣздному пути (см. прил. къ Согл. о прям. сообщ.).

ческое значение, т.-е., подлежала немедленному принятию (Bédaride, 424; ср. § 41 о сборѣ за храненіе).

Къ *международнымъ* грузамъ примѣняются правила о вознагражденіи за просрочку, изложенныя въ стт. 40 и 44 Бернской Конвенціи, отличіе коихъ отъ нашего Устава заключается въ слѣдующемъ:

а) Бернская Конвенція ставитъ вознагражденіе за просрочку въ зависимость отъ срока доставки, а именно: за просрочку, равную или меньшую $\frac{1}{10}$ срока доставки, полагается вознагражденіе въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ провозной платы, за просрочку въ $\frac{2}{10}$ срока доставки— $\frac{2}{10}$ провозной платы и т. д. Этотъ способъ расчета рациональнѣе того, который установленъ нашимъ закономъ, потому что, тѣмъ длиннѣе путь, тѣмъ легче могутъ встрѣтиться въ пути случайныя и неодолимыя задержки; съ другой стороны, грузъ, отправляемый съ тѣмъ, чтобы пробыть въ пути долгое время, безъ особаго ущерба можетъ пробыть въ пути лишній день или два, что для другаго груза (напр., для груза большой скорости) можетъ быть гораздо опаснѣе; у насъ, между тѣмъ, всѣ грузы, дальніе и близкіе, большой и малой скорости сравнены. *Минимальное* вознагражденіе по Бернской Конвенціи (10⁰/о) выше нашего ¹).

б) Конвенція допускаетъ *страхованіе* срочной доставки, которое даетъ право на возмѣщеніе всего доказаннаго убытка ²).

в) Для полученія вознагражденія *сверхъ* $\frac{5}{10}$ провозной платы Конвенція требуетъ представленія доказательствъ о размѣрѣ убытка ³); если же срочность застрахована, то доказательства эти требуются лишь для полученія вознагражденія, превышающаго *всю* провозную плату.

г) При застрахованіи срочности доставки, кромѣ того, норма вознагражденія удваивается, т.-е. за просрочку, не превышающую $\frac{1}{10}$ срока доставки уплачиваются $\frac{2}{10}$ провозной платы, за просрочку, не превышающую $\frac{2}{10}$ — $\frac{4}{10}$ и т. д.; за просрочку, превышающую $\frac{4}{10}$ — $\frac{10}{10}$.

д) Максимальныя нормы отвѣтственности теряютъ силу тогда, когда просрочка произошла отъ злого умысла или явной небреж-

¹) До введенія Общаго Устава *посуточная* норма вознагражденія за просрочку на нашихъ дорогахъ составляла не 5, а 10⁰/о.

²) *Страхованіе* это *соединяется* со *страхованіемъ доставки* вообще (déclaration d'intérêt à la livraison) въ томъ видѣ, какъ оно установлено у насъ ст. 108 Общ. Уст. Одно *страхованіе* обнимаетъ другое.

³) Если же требуется вознагражденіе *менше* $\frac{5}{10}$, то не только не требуется доказательствъ со стороны грузохозина о размѣрѣ убытка, но и не допускается опроверженій со стороны желѣзной дороги (Eger. Pr. Eis., II, 542).

ности агентовъ желѣзной дороги. Въ этомъ случаѣ дорога обязана возмѣстить всѣ убытки полностью (*les dommages et intéréts* ¹⁾).

е) Право на вознагражденіе по Конвенціи (ст. 44) теряется, если претензія о вознагражденіи не заявлена письменно въ теченіе 7 дней со дня выдачи груза.

§ 21. Извѣщеніе получателя о прибывшемъ грузѣ. (Стт. 79—80 Общ. Уст.).

По договору перевозки возчикъ обязанъ передать получателю грузъ немедленно по его прибытіи, независимо отъ того, прибылъ ли онъ до или послѣ истеченія срока доставки. Для этого получатель долженъ быть немедленно извѣщенъ тѣмъ или инымъ путемъ о прибывшемъ грузѣ. Нарушеніе этой самостоятельной обязанности подвергаетъ желѣзную дорогу отвѣтственности и считается ея виною, хотя бы, затѣмъ, грузъ и былъ выданъ получателю до истеченія срока доставки ²⁾: это обстоятельство имѣетъ значеніе, напр., для примѣненія стт. 104 и 106 Общ. Уст. (см. § 24).

Въ силу стт. 79—80 О. У. получатель долженъ быть увѣдомленъ о прибытіи груза *тремя* способами: 1) путемъ „вывѣшivanja краткихъ объявленій или составленія алфавитныхъ справочныхъ реестровъ“ ³⁾, 2) путемъ справокъ, выдаваемыхъ по желанію получателя ⁴⁾ и, сверхъ того, 3) путемъ особаго письменнаго увѣдом-

¹⁾ Слова „*dommages et intéréts*“ въ русскомъ текстѣ переведены: „убытокъ съ процентами“! Такихъ курьезовъ въ переводѣ Конвенціи множество.

²⁾ Ср. выше (§ 20) *отд. рѣш.* 15 февраля 1896 г. по д. Вонсовскаго съ Варш.-Тересп. ж. д. № 3233—96 г.—Положеніе это признается въ нѣмецкой практикѣ; см. *Hahn*, II, 639; *Eger*, II, 192. Французская практика, наоборотъ, отвергая обязательность самой передачи груза немедленно по фактическомъ прибытіи (*Sarrut*, 294) въ послѣднее время (о прежней практикѣ см. *Sarrut*, 3.0) не признаетъ извѣщенія получателя (о грузахъ „*livrables en gare*“) въ качествѣ особой обязанности по договору перевозки. Извѣщеніе тамъ считается нужнымъ только для сохраненія за дорожкой права на полежащее; см. *Sarrut*, 319; *Lyon-Caën*, I, 516; *Féraud-Giraud*, I, 169, 172—3, 256; II, 139; *Dalloz*, 1880, I, 160; 1881, I, 479 и мн. др. Точно такъ же и Туринскій Кассационный Судъ не признаетъ дорогу отвѣтственною за порчу груза, произошедшую отъ невдачи его явившемуся получателю, если выдача, затѣмъ, произведена до истеченія срока доставки (*Eisenb. Entsch.* 1896, 306).

³⁾ О порядкѣ составленія объявленій см. Указъ Мин. П. С. 1882 г. № 42 и „правила употр. накладной“, ст. 22 (*Журн. Мин. П. С.* 1886 г. № 9, 1888 г. № 9). Протестъ противъ объявленій см. въ *Трудахъ Общ. Съѣзда* 1881 г. стр. 365—7. Алфавитные реестры могутъ быть замѣняемы „конторскою книжкой прибывающихъ грузовъ“ (*отд. рѣш.* 1 фев. 1890 г. по д. *Глодштейна съ Кур.-Кіев. ж. д.* № 4888—89 г.).

⁴⁾ Справки эти (о прибытіи или неприбытіи груза) по распоряженію Мин. Пут. Сообщ. должны быть сообщаемы и по городской почтѣ, если про-

ленія, если для этого указанъ будетъ въ накладной адресъ получателя ¹⁾. Адресъ этотъ, *если возможно*, долженъ быть прописанъ въ накладной „подробно“ (ст. 57, п. 4), т.-е., съ указаніемъ улицы, номера дома и т. п., но такъ какъ это не требуется безусловно, то дорога обязана посылать особня увѣдомленія и тогда, когда, не взирая на неуказаніе улицы и дома, получатель можетъ быть розысканъ или же, если подробный адресъ дорогѣ извѣстенъ (когда дѣло идетъ, напр., о крупной фирмѣ). Обозначеніе адреса получателя въ накладной, такимъ образомъ, должно быть сдѣлано лишь съ такою подробностью, чтобы *видно было, что отправитель желаетъ увѣдомленія получателя*. Увѣдомленіе это, впрочемъ, для дорогъ обязательно не только по желанію отправителя, но и по желанію самого *получателя*, ибо послѣдній, какъ грузохозяинъ, можетъ предъявлять къ желѣзной дорогѣ всѣ требованія, вытекающія изъ договора перевозки (ст. 112), къ числу коихъ, естественно относится и требованіе объ увѣдомленіи. Въ этомъ не будетъ заключаться *измненія* первоначальныхъ договорныхъ условій между дорогою и отправителемъ, ибо дорога по всякому договору перевозки принимаетъ на себя обязанность увѣдомить получателя тѣмъ или инымъ способомъ о прибывшемъ грузѣ; самый же способъ увѣдомленія зависитъ отъ имѣющихся у дороги *свѣдѣній* объ адресѣ получателя, которыя могутъ быть доставлены ей отправителемъ, но могутъ быть доставлены и получателемъ ²⁾.

сителемъ отвѣтъ оплаченъ (Сборн. Тар. № 323).—Если же справка наводится не письменно, а словесно, то въ случаѣ неприбытія груза на дубликатѣ дѣлается объ этомъ отмѣтка („правила упот. накладной, п. 18). Впрочемъ, такая отмѣтка не болѣе, какъ *одно изъ доказательствъ*, допускаемыхъ въ подтвержденіе факта наведенія справки о грузѣ; тотъ же фактъ (а равно и то, что справка сообщена была невѣрная) можетъ быть удостовѣренъ и другимъ способомъ (Рѣш. Гр. Касс. Д-тѣ 1891 г. № 79).

¹⁾ Ср. Указ. Мин. П. С. 1882 г. № 10; прежній „списокъ высшихъ нормъ дополнит. сборовъ“, отд. V; Докладъ объ услов. перев. въ Трудахъ Комиссін, стр. 102—4.—Бернская Конвенція требуетъ увѣдомленія, согласно обязательнымъ для дороги назначенія правиламъ, отъ которыхъ должно также зависѣть разрѣшеніе вопроса о томъ, „какимъ образомъ удостовѣряется *срученіе* получателю извѣстительнаго письма“.

²⁾ Отсюда понятно, что получатель можетъ и *отказаться* отъ особаго увѣдомленія (во избѣжаніе расходовъ), и тогда дорога освобождается отъ своей обязанности (съ этимъ положеніемъ, принятымъ, напр., въ § 68 нѣм. регламента, почему-то не согласился Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ, полагающій, что обязанность, возложенная на дорогу отправителемъ, не можетъ быть съ нея снята получателемъ.—Журналы 1889 г. стр. 314—16; въ томъ же смыслѣ см. Saugitt, 325) Отказъ получателя отъ обыкновеннаго увѣдомленія, однако, не избавляетъ дороги отъ обязанности увѣдомить его о *чрезвычайномъ* случаѣ съ грузомъ, если это необходимо для предупрежденія порчи его.

Особое увѣдомленіе должно быть послано почтою и притомъ заказнымъ отправленіемъ, *если это возможно* (ст. 80; т.-е., если въ мѣстѣ назначенія принимается къ отправленію заказная корреспонденція). Если въ мѣстѣ назначенія груза нѣтъ вовсе государственнаго или земскаго почтоваго учрежденія ¹⁾, то дорога „изыскиваетъ иные способы увѣдомленія, если они не указаны были отправителемъ“ ²⁾. Кромѣ отправителя способы увѣдомленія могутъ быть указаны и получателемъ (см. выше), который можетъ потребовать, напр., чтобы увѣдомленіе было опущено въ особый ящикъ при его торговомъ помѣщеніи или на станціи желѣзной дороги. Способы же, изысканные самою дорогою, должны быть, по возможности, *обычными*, т.-е. дорога не должна, напр., обращаться къ полиціи, если у нея имѣются въ распоряженіи телеграфъ или свои служащіе (черезъ которыхъ наши дороги доставляютъ, напр., адресатамъ срочную телеграфную корреспонденцію).

Увѣдомленіе почтою считается болѣе вѣрнымъ, чѣмъ другіе способы извѣщенія. Дорога, пославшая увѣдомленіе почтою, должна считаться исполнившею свою обязанность уже въ моментъ *отсылки* письма, т.-е. она не отвѣчаетъ уже за исправную доставку письма почтою ³⁾. Наоборотъ, когда извѣщеніе посылается черезъ служащихъ самой дороги, то въ силу ст. 5 О. У. дорога за нихъ отвѣчаетъ и считается исполнившею свою обязанность только въ моментъ врученія повѣстки получателю (хотя, конечно, дорога не отвѣчаетъ за неисправность, производящую по винѣ самого грузохозяина—ст. 59 и др.).

Увѣдомленіе должно быть послано „немедленно по прибытіи груза, хотя бы сіе послѣдовало ранѣе истеченія срока доставки“ (ст. 80; то же сказано въ ст. 79 объ *объявленіяхъ*, которыя подлежатъ вывѣшиванію немедленно). Оно должно быть отправлено въ день

¹⁾ Или хотя бы—почтоваго ящика; см. Замѣч. XVIII Съѣзда, стр. 139.

²⁾ Комиссія гр. Баранова предполагала ограничить обязательное увѣдомленіе лишь тѣми станціями, гдѣ имѣется почта, полагая, что другіе способы увѣдомленія (черезъ телеграфъ или разсыльныхъ) обойдутся слишкомъ дорого. Госуд. Совѣтъ справедливо напомнилъ, что отправитель, для котораго увѣдомленіе невыгодно, можетъ отъ него отказаться, и что нельзя ограничиться введеніемъ обязательнаго увѣдомленія только на крупныхъ станціяхъ (*Общ. Уст. съ сужд.*, стр. 57). Въ 1889 году Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ отклонилъ предложеніе XXIII Съѣзда объ отмѣнѣ обязательнаго увѣдомленія инымъ путемъ кромѣ почты въ тѣхъ случаяхъ, когда потребныя на это расходы вмѣстѣ съ прочими слѣдующими дорогамъ платежами не покрываются стоимостью груза (*Журналы* 1889 г., стр. 314—16).

³⁾ Оговорено прямо въ Проектѣ Общ. Уст., ст. 200. Согласно съ этимъ, по прежнему „списку высшихъ нормъ доплатъ сборовъ“, срокъ бесплатнаго храненія исчислялся со времени *отсылки* увѣдомленія почтою (п. V, д.). То же и по нѣмецкому регламенту (§ 69); см. Eger, Preuss. Eis. II, 596.

прибытія груза и во всякомъ случаѣ не позднѣе девяти часовъ слѣдующаго утра (ст. 80), причѣмъ не установлено разницы (существующей, напр., въ нѣм. регламентѣ, § 68) между грузами большой и малой скорости ¹⁾.

Порядкомъ, указаннымъ въ ст. 80, должны быть посылаемы увѣдомленія грузокозалину и въ другихъ случаяхъ, гдѣ таковыя требуются закономъ (стт. 89 и 90 Общ. Уст.) или ради предупрежденія порчи, утраты или просрочки груза (стт. 88, 84, 110 и др.) ²⁾.

Извѣщеніе получателя, какъ я сказалъ уже, представляетъ собою только первую стадію другой, болѣе общей обязанности по договору перевозки, обязанности *передать* грузъ немедленно по его прибытіи получателю. Этою обязанностью объясняется, напр., правило международныхъ тарифовъ русско-герм.-нидерландскаго и русско-австро-венгерскаго (Сб. Тар. № 473, § 19, доп. пост. 9), въ которомъ постановлено, что, если по явкѣ грузокозалина, извѣщеннаго дорогою, за полученіемъ груза, грузъ въ теченіе одного часа не окажется готовымъ къ выдачѣ (т.-е., не выгруженнымъ, не розысканнымъ и т. д.), то дорога обязана возмѣстить расходы, вызванные этимъ замедленіемъ (см. Eger, II, 252). Подобная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ (за расходы по найму извозчиковъ) у насъ для внутреннихъ перевозокъ предусматрѣна только въ ст. 100—на случай неправильнаго отказа *съ приѣмъ* груза. Что же касается до несвоевременной *выдачи* прибывшаго груза на станціи назначенія, то вопросъ объ отвѣтственности желѣзной дороги за это упущеніе разрѣшается въ зависимости отъ того, истекъ ли уже срокъ доставки и былъ ли грузъ выгруженъ тогда, когда получатель (извѣщенный тѣмъ или инымъ способомъ о его прибытіи см. выше) явился его забрать (что должно быть видно изъ штемпеля о времени выгрузки) или нѣтъ. Если грузъ еще не былъ выгруженъ, то, согласно приведеннымъ выше правиламъ о срокахъ доставки (стр. 100), онъ не считается еще доставленнымъ, а слѣдовательно, если срокъ доставки уже истекъ, то грузокозалинъ вправе требовать вознагражденія по ст. 110 Общ. Уст. рос. ж. д. или тре-

¹⁾ День прибытія груза удостовѣряется особымъ штемпелемъ на накладной съ указаніемъ, прибылъ ли грузъ до или послѣ полудня. Сверхъ того, какъ уже сказано выше, на дубликатѣ, по желанію получателя, полагается особый штемпель въ удостовѣреніе того, что грузъ *еще не прибылъ* (ст. 79 О. У.; Указ. Мин. П. С. 1882 г. № 42; Журн. Мин. П. С. 1886 г. № 9; 1888 г. № 9; „правила употребленія накладной“, ст. 18).

²⁾ Впрочемъ, о грузахъ, подверженныхъ скорой порчѣ, въ случаѣ задержки въ пути, станція перерыва обязана увѣдомить отправителя и получателя чрезъ станціи отправленія и назначенія *по телеграфу* (Собр. Узак. 1889 г. № 99; правила о продажѣ грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ).

бовать, какъ по ст. 100, возмѣщенія расходовъ, что не будетъ противорѣчить статьѣ 110 Общ. Уст. (отд. *рѣш.* 15 февраля 1896 г. по д. Вонсовскаго съ Варш.-Тересп. ж. д., № 3233—95 г.; см. стр. 112). Если же выгрузка уже была произведена, и задержка въ выдачѣ произошла отъ какаго-либо другого упущенія желѣзной дороги, или же если срокъ доставки еще не истекъ, то объ отвѣтственности по ст. 110 Общ. Уст. не можетъ быть рѣчи, а можетъ идти рѣчь лишь объ отвѣтственности за вышеупомянутые расходы и вообще за доказанные убытки отъ несвоевременной выдачи прибывшаго груза ¹⁾. На невыдачу груза получатель, однако, можетъ претендовать, конечно, только въ томъ случаѣ, если онъ явился въ такой день и часъ, когда станція должна быть открыта для выдачи (ст. 43) или, по крайней мѣрѣ, фактически была открыта для другихъ грузохозяевъ (ст. 71 Общ. Уст.; ср. Цирк. Мин. Пут. Сообщ. 1888 г. № 8010 въ Журн. М. П. С. 1888 г. № 31; см., однако, § 41 о приостановленіи сроковъ храненія и рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 60).

Всѣ изложенныя выше правила о порядкѣ извѣщенія получателей примѣняются также къ грузамъ, пребывающимъ въ Россію изъ-за границы, такъ какъ согласно Бернской Конвенціи (ст. 19) порядокъ выдачи грузовъ долженъ опредѣляться правилами, дѣйствующими въ мѣстѣ выдачи ²⁾.

¹⁾ Отвѣтственность эту, однако, дороги *отвергаютъ* (см. заключеніе LII Общ. Съѣзда и Д-та ж. д. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. д. 1896 г., стр. 18.

²⁾ На нѣмецкихъ дорогахъ извѣщеніе получателю (если онъ отъ извѣщенія не отказался) посылается о всѣхъ грузахъ, исключая тѣхъ, которые доставляются на домъ или же — адресованы „Station restante“ (bahnlagernd). Извѣщеніе о грузахъ малой скорости посылается не позже того, какъ грузъ готовъ къ выдачѣ, а о грузахъ большой скорости не позже 2-хъ часовъ со времени прибытія, если не имѣется экстраординарныхъ къ тому препятствій (регламентъ, § 68 и прил.; Eger. Preus. Eisenb., II, 596—7).

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки. В) Доставка груза въ цѣлости.

§ 22 Ответственность за цѣлость груза по договору перевозки. Ея ко-ренныя свойства.—Понятіе о «непреодолимой силѣ» (ст. 102 Общ. Уст.).

Уже выше (§ 2) мы видѣли, что доставка груза *въ цѣлости* есть одна изъ обязанностей, вытекающихъ изъ договора перевозки, соединеннаго съ передачею перевозимыхъ предметовъ *въ видѣніе возчика*. Принимая грузъ въ свое вѣдѣніе, желѣзная дорога, конечно, должна сдать его въ такомъ же видѣ, въ какомъ она его приняла, т.-е., она отвѣчаетъ за его цѣлость, если не докажетъ, что порча или утрата произошла отъ такихъ причинъ, за которыя она по закону не отвѣтственна ¹⁾.

¹⁾ Другое дѣло, если дорога, не принимая груза въ свое вѣдѣніе, представляетъ въ распоряженіе грузохозяина одну только движущую силу (локомотивъ или даже только свои рельсы (см. § 2). Но надо замѣтить, что по *первоначальной* своей идеѣ (которая до сихъ поръ имѣетъ силу закона, напр., въ англійскомъ правѣ) желѣзныя дороги не представляются непременно предпріятіемъ транспортнымъ. Было время, когда существовало предположеніе, что эксплуатація желѣзныхъ дорогъ будетъ состоять во взиманіи известной платы съ предметовъ и лицъ, перевозимыхъ по полотну дороги, т.-е., что эксплуатація эта ничѣмъ не будетъ отличаться отъ эксплуатаціи другихъ искусственныхъ (шоссейныхъ или водяныхъ) путей сообщенія; самая же перевозка, какъ предполагалось тогда, будетъ совершаться особыми предпринимателями. Идея эта въ нѣкоторой степени получила свое осуществленіе, напр., въ Американскихъ Штатахъ, гдѣ замѣчается громадное развитіе транспортныхъ компаний (т.-н. express dispatsch, fast freight lines etc.), которыя берутъ на себя перевозку и отвѣтственность за цѣлость грузовъ, плата желѣзнымъ дорогамъ только за движущую силу (см. Германскій Проектъ ж.-д. закона съ мотив., стр. 50). Понятію организовать у насъ въ Россіи желѣзнодорожную перевозку на подобныхъ же началахъ представляетъ, напр., Высоч. утв. „коммерческое агент-

Такимъ образомъ, прежде всего, желѣзная дорога *должна доказать*, что вредъ произошелъ отъ такой причины, за которую она по закону не отвѣтствуетъ. Въ этомъ, т.-е., *собственно съ бремени доказательства*, возложенномъ на желѣзную дорогу, вопреки распространенному взгляду, нѣтъ никакого отступленія отъ общихъ началъ договорнаго права (ср. у насъ, напр., стт. 1676, 2106 и 1988 Зак. Гр.). Недоставленіе груза въ цѣлости представляетъ собою *неисполненіе договора* и, какъ таковое, уже *само по себѣ* даетъ право грузохозяйну на вознагражденіе (ст. 570 Зак. Гр.); отъ уплаты вознагражденія желѣзная дорога можетъ избавиться естественно лишь тогда, когда *она докажетъ тѣ обстоятельства*, которыя освобождаютъ ее отъ отвѣтственности ¹⁾.

ство“ на С.-Петербургско-Московской ж.-д., учрежденное въ 1853 г. (Полн. Собр. Зак. 1852 г. № 26,436) и просуществовавшее, впрочемъ, весьма недолго. Цѣлью этого агентства (состояшаго изъ частныхъ лицъ) было принимать грузы, отправлять ихъ по желѣзной дорогѣ и сдавать ихъ получателямъ; за дорогомъ сохранялась одна только обязанность—возить (§ 10 учр.). Въ томъ же законѣ находимъ первыя по времени у насъ правила объ отвѣтственности за цѣлость грузовъ. Агентство отвѣчало за „наружную цѣлость“ мѣсть, *не отвѣчая* за внутреннюю порчу (какъ-то усышку, утечу, уменьшеніе вѣса, омыленіе и т. п. поврежденія, „зависящія не отъ недосмотра или непечительности агентства, но отъ причинъ естественныхъ“), за растрату, раструску, подмочку отъ дурной упаковки и за порчу отъ мышей (§ 16) и, наконецъ, за гибель груза „отъ пожара, наводненія и *другихъ непредвидѣнныхъ несчастныхъ случаевъ*, отъ которыхъ отправители могутъ обезпечить себя застрахованіемъ товара въ установленныхъ страховыхъ обществахъ“. Что дѣло желѣзныхъ дорогъ только возить, а не заботиться о сохранности грузовъ, высказывалось у насъ и въ сравнительно недавнее время (см., напр., Труды Ком. гр. Баранова, IV, 1, стр. 82).

¹⁾ Можно удивляться только живучести предрассудка, будто для отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлость груза создано какое-то особое *opus probandi*, въ которомъ нѣкоторые усматривали даже проявленіе новѣйшей „соціалистической мысли, что сильный всегда виноватъ передъ слабымъ, а богатый предъ бѣднымъ, и въ случаѣ обвиненія послѣднимъ даже безъ доказательства обязанъ доказать свою невинность“ (слова И. А. Вышнеградскаго, находившаго также и принципъ полной отвѣтственности во всей суммѣ стоимости груза „якобинскимъ“; см. объ этомъ любопытныя пренія въ Трудахъ Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 197 и 253; мнѣніе о томъ, что *opus probandi* должно лежать на грузохозяйнѣ, защищалъ у насъ также А. А. Герке; см. Журн. Гр. и Уг. Права, 1879 г., V, 1³). Отъ предрассудка этого не свободенъ и нашъ Сенатъ, который, возлагая во всѣхъ своихъ рѣшеніяхъ объ отвѣтственности по перевозкамъ тяжесть доказательствъ на желѣзную дорогу (см. Касс. 1875 г. № 484, 1879 г. № 157, 1880 г. № 97, 1881 г. № 105, 1885 г. № 93 и др.), усматриваетъ въ этомъ, по примѣру французскаго касс. суда „*présomption de faute*“, установленную будто бы только для желѣзныхъ дорогъ (см., напр., Касс. 1875 г. № 484 по д. Гулевой), хотя рядомъ съ этимъ встрѣчаемъ рѣшенія, въ которыхъ Сенатъ вполне правильно выводитъ упомянутое распределеніе *opus probandi* изъ существа договора перевозки (см., напр., Касс. 1880 г. № 97). Надо,

Отличіе договора перевозки отъ другихъ договоровъ, соединенныхъ съ временною передачею вещи въ вѣдѣніе одного изъ контрагентовъ, состоитъ вовсе не въ томъ, *кто* обязанъ доказывать, а въ томъ, *что* обязанъ доказать контрагентъ, въ вѣдѣніе котораго вещь перешла, для того, чтобы освободить себя отъ ответственности за ея порчу или утрату. По договору поклажи или ссуды достаточно, если будетъ доказано, что порча или гибель вещи произошли не отъ „нерадѣнія“, т.-е., не по винѣ того лица, въ рукахъ котораго она находилась (стт. 2068 и 2106 Зак. Гр.)¹⁾. По договору перевозки этого недостаточно. Подтвержденіемъ этого вывода въ примѣненіи къ договору о перевозкѣ груза по желѣзной дорогѣ служитъ, прежде всего, буквальный смыслъ ст. 102 Общ. Уст., которая гласитъ: *„желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату и поврежденіе груза, послѣдовавшія въ теченіе времени отъ заключенія договора (ст. 61) до выдачи груза, если не докажетъ, что они произошли: 1) по винѣ лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, или вслѣдствіе исполненія дорожною требованій этого лица (ст. 78); 2) по причинѣ отсутствія или недости-*

однако, замѣтить рядомъ съ этимъ, что, напр., наша практика по дѣламъ аварийнымъ (практика коммерческихъ судовъ и Прав. Сената по 4-му Деп-ту) до сихъ поръ не свободна отъ совершенно ложнаго мнѣнія, будто вину шипера или корабельщика въ крушеніи судна и т. п. обязанъ доказать грузохозяинъ.— Во французской юриспруденціи мнѣніе, будто возложеніе бремени доказательства на дорогу-отвѣтницу объясняется сложностью техники желѣзнодорожнаго дѣла въ настоящее время находить уже много противниковъ (Saintelette, Respons., 52; Soudat Responsab., 1887 г. II, 221 и др.). Взглядъ этотъ имѣетъ основаніе только для исковъ о вознагражденіи за „личный вредъ“ и за убытки, не вытекающіе изъ нарушенія договора перевозки.

¹⁾ Любопытное исключеніе представляетъ ст. 1676 Зак. Гражд., которая обязываетъ займодавца вернуть должнику *закладъ* послѣ погашенія долга; „если же у кого оный утратится *какимъ бы то образомъ ни было*, то займодавецъ обязанъ отвѣтствовать за него... *безъ всякаго оправданія*“. Мнѣ кажется, что на подчеркнутыя здѣсь слова нельзя смотрѣть, какъ на одну только случайность въ редакціи (которая такъ свойственна нашимъ гражданскимъ законамъ). Мы имѣемъ дѣло тутъ, очевидно, съ *недовѣріемъ* законодателя къ закладчикамъ, которое и создаетъ для нихъ *страховую отвѣтственность* „безъ всякаго оправданія“, подобно тому, какъ и въ древнемъ Римѣ строгая отвѣтственность „*ex recepto*“, по объясненію Ульпіана, исторически возникла изъ недовѣрія общества въ шиперамъ и трактирщикамъ (см. мою статью „Объ отвѣтственности жел. дорогъ по перев. грузовъ“ — Журн. Гр. и Уг. Пр., 1887 г., стр. 104). Точно также ст. 1988 Зак. Гр. съ ея точнымъ перечнемъ причинъ, освобождающихъ отъ ответственности, очевидно, объясняется недовѣріемъ къ казенному подрядчику и охраною казеннаго интереса.— Необходимо, впрочемъ, замѣтить, что и по договору поклажи отвѣтственность можетъ быть усилена до степени страховой, какъ это и сдѣлано, напр., въ законѣ 30 Марта 1888 г. о товарныхъ складахъ (Собр. Уз. 1888 г. № 42); пунктъ 14 этого закона вполне воспроизводитъ ст. 102 Общ. Устава.

точности упаковки (ст. 63); 3) отъ свойствъ самого груза, какъ-то: внутренней порчи, установленныхъ усадки, утечки и раструски; 4) отъ непреодолимой силы“. Такимъ образомъ, освободиться отъ отвѣтственности дорога можетъ только тогда, когда она докажетъ, что порча или утрата произошли *отъ одной изъ четырехъ причинъ, указанныхъ въ ст. 102* (о дальнѣйшихъ спеціальныхъ исключеніяхъ стт. 104—106 см. § 24 и сл.). Если же вмѣсто этого дорога только докажетъ, что порча или утрата произошли не отъ ея нерадѣнія, т.-е., что онѣ не могли быть предупреждены ею, *не смотря на принятіе встѣхъ мѣръ, лежащихъ на обязанности исправнаго возчика*, то она, не смотря на это, должна отвѣтствовать. Если-бы нашъ законодатель хотѣлъ противнаго, то ст. 102 была бы отредактирована такъ же, какъ и ст. 110, которая возлагаетъ отвѣтственность за просрочку только на *неисправнаго возчика* (см. § 19) ¹⁾. Отступленіе ст. 102 отъ редакціи ст. 110 доказываетъ, такимъ образомъ, что дорога должна отвѣчать за цѣлость груза, *не смотря на свою «исправность»*, и, въ частности, что, употребивъ выраженіе: дорога не отвѣчаетъ за гибель груза отъ „*непреодолимой силы*“, законодатель этимъ вовсе не хотѣлъ сказать, что дорога не отвѣчаетъ за вредъ, произошедшій *помимо ея вины*, т.-е., отъ случайной причины.

Этотъ окончательный выводъ, т.-е., что *понятія: гибель груза отъ непреодолимой силы и гибель груза не по винѣ желѣзной дороги суть понятія различныя*, подтверждается также ст. 683 Зак. Гр. по прод. 1879 г., въ которой сказано, что желѣзныя дороги не отвѣчаютъ за смерть или поврежденіе въ здоровѣіи, причиненныя при эксплуатациіи, когда они докажутъ, „что несчастье произошло: а) *не по винѣ* управленія предпріятіемъ и его агентовъ или же б) *вслѣдствіе* воздѣйствія *непреодолимой силы*“. Сопоставляя отдѣльно эти два условія, ст. 683 явно подтверждаетъ, что выраженія „не по винѣ“ и „отъ непреодолимой силы“ отнюдь нельзя считать равнозначущими ²⁾. Та-

¹⁾ Этого и желалъ XVIII Общ. Съездъ, предложившій въ своихъ замѣчаніяхъ на Проектъ сдѣлать оговорку о томъ, что дорога не отвѣчаетъ, „если ею будетъ доказано, что утрата или поврежденіе груза произошли не по винѣ, неосторожности или недосмотру управленія дороги или его агентовъ и служащихъ“ (Замѣчанія, стр. 160).

²⁾ Вопросъ о томъ, какъ слѣдуетъ понимать выраженіе „не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ“ въ ст. 683, впрочемъ, разъясненъ въ рѣш. 1887 г. № 68 по д. Абрамова въ томъ смыслѣ, что выраженіе „не по винѣ“ есть только изложенное въ отрицательной формѣ положительное требованіе закона, чтобы дорога доказала, что несчастье произошло по винѣ посторонняго человѣка или самого потерпѣвшаго. Взглядъ этотъ подробно мотивированъ у г. Гордона, стр. 83 и сл. Г. Деларовъ (исполнявшій, кстатіи замѣтити, обязанности дѣлопроизводителя въ той комиссіи, которая выработала

кимъ образомъ, по буквальному смыслу ст. 102, желѣзныя дороги могутъ отвѣчать за гибель груза и отъ *случайной* причины, и это, какъ извѣстно, подтверждается не только примѣромъ иностранныхъ законодательствъ, послужившихъ источниками для нашего желѣзнодорожнаго закона, но еще мотивами Госуд. Совѣта къ желѣзнодорожному закону 1852 г., въ которыхъ прямо проведена мысль, что дороги должны отвѣчать „за потери, даже случайныя, частныхъ лицъ, вѣрившихъ имъ свои денежные суммы или вещи“¹⁾. Выводъ этотъ можетъ считаться теперь установившимся въ нашей судебной практикѣ (см. привед. въ примѣч. рѣш. Прав. Сената 1887 г. № 68 по д. Абрамова).

Когда же, однако, дорога *не отвѣчаетъ*? Для отвѣта на этотъ вопросъ необходимо дать *положительное*, а не одно только отрицательное опредѣленіе понятія о „непреодолимой силѣ“. При разрѣшеніи вопроса о томъ, что слѣдуетъ разумѣть подъ „непреодолимую силу“, вопросъ объ отвѣтственности дорогъ за гибель груза въ каждомъ данномъ случаѣ не будетъ представлять особыхъ затрудненій, ибо остальные перечисленныя въ законѣ причины порчи или утраты груза, за которыя дороги не отвѣчаютъ (дурная упаковка, естественныя свойства груза и др.) не могутъ уже возбуждать принципиальныхъ сомнѣній. Обращаясь къ иностраннымъ законодательствамъ, мы находимъ тотъ же терминъ „непреодолимая сила“ (*vis major, höhere Gewalt, force majeure*), но нигдѣ не находимъ его опредѣленія²⁾. Остается обратиться къ иностранной *судебной практикѣ* и литературѣ, но, прежде, чѣмъ это сдѣлать, нужно сказать, въ чемъ

нашъ законъ 1878 г. объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несчастные случаи; съ своей стороны, рѣшительно заявляетъ, что „по отношенію къ ущербу, причиненному желѣзнодорожною эксплуатаціею, понятія случая и непреодолимой силы совпадаютъ“; г. Деларовъ предлагалъ, поэтому, постановить въ законѣ что дороги не отвѣчаютъ, если докажутъ, что вредъ причиненъ не ихъ агентомъ, или причиненъ имъ вслѣдствіе „случая или непреодолимой силы“ (стр. 84 и 208).

¹⁾ Полн. Собр. Зак. № 26265. Тутъ же впервые высказана мысль о необходимости по примѣру иностранныхъ законодательствъ *перечислить* въ самомъ законѣ причины, за которыя дороги не отвѣчаютъ; „иначе всегда будетъ возникать споръ, къ какому роду отнести несчастіе и, слѣдовательно, по каждому происшествію можетъ завязаться особая тяжба“. Этой мысли, однако, суждено было осуществиться только въ законѣ 1878 г. и, вслѣдъ за тѣмъ, въ Общемъ Уставѣ р. ж. д.

²⁾ Въ швейцарскомъ ж.-д. законѣ 1875 г. (ст. 53) (нынѣ отмѣненномъ) указано, чего *не слѣдуетъ* считать непреодолимой силою (вина служащаго, опасныя свойства груза или упаковки, неисправности эксплуатаціи, неисполненіе предписанныхъ правилъ, и пр.); перечень этотъ, однако, лишь примѣрный.

состоить существенное различие между иностранными законами и нашим по этому предмету.

По иностраннымъ законамъ и, прежде всего, по законамъ, дѣйствующимъ въ Австріи и въ Германіи въ формѣ общенѣмецкаго торговаго кодекса (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch), усиленная отвѣтственность за цѣлость грузовъ установлена не для однихъ желѣзныхъ дорогъ, но для всѣхъ вообще профессиональныхъ возчиковъ ¹⁾. Ст. 395 этого Кодекса, воспроизведенная въ существенныхъ чертахъ въ ст. 30 Бернской Конвенціи ²⁾, и послужила собственно источникомъ для ст. 102 нашего Устава, подобно тому, какъ ст. 397 Кодекса объ отвѣтственности профессиональнаго возчика за просрочку, воспроизведенная въ ст. 39 Бернской Конвенціи, послужила источникомъ для ст. 110 Общ. Устава. Точно такъ же и по праву французскому (Code Civil, art. 1784; Code de Com., art. 103) и англо-американскому усиленная отвѣтственность за грузъ установлена для всякаго профессиональнаго возчика. Отсюда понятно, что и объясненіе этой усиленной отвѣтственности иностранная юриспруденція ищетъ вовсе не въ специальныхъ особенностяхъ желѣзнодорожнаго дѣла, а въ особенностяхъ, свойственныхъ всякому вообще договору перевозки. Насколько это вѣрно, видно изъ того, что та же самая англо-американская юриспруденція, которая прямо признаетъ *страховую* отвѣтственность возчика и въ томъ числѣ желѣзныхъ дорогъ за цѣлость перевозимаго груза, вовсе не примѣняетъ этого принципа къ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за *личную* безопасность или за ущербъ, причиненный имуществу постороннихъ лицъ, между тѣмъ какъ, очевидно, и къ подобнымъ претензіямъ вполне были бы примѣнимы соображенія о сложности желѣзнодорожнаго хозяйства, еслибы въ нихъ слѣдовало искать объясненія страховой отвѣтственности ³⁾.

¹⁾ Необходимо, однако, замѣтить, что новѣйшее германское законодательство *отказывается* отъ этого завѣта римскаго права. См. § 58 закона 15 іюня 1895 г. о судоходномъ правѣ и § 403 проекта новаго торговаго уложенія, въ силу котораго возчикъ не отвѣчаетъ за утрату или порчу, какъ и за просрочку груза, если онъ докажетъ, что они произошли отъ обстоятельствъ, которые не могли быть предотвращены заботливостью исправнаго возчика. *Лишь для желѣзныхъ дорогъ* въ проектѣ сохранена прежняя строгая отвѣтственность—во избѣжаніе противорѣчія между германскимъ закономъ и Бернскою Конвенціею.—Ср., однако, § 644 новаго обще-германскаго гражданскаго Кодекса (цит. ниже).

²⁾ Выраженіе ст. 30 Конвенціи „un cas de force majeure“ неизвѣстно почему переведено у насъ словами: „сила чрезвычайныхъ обстоятельствъ“.

³⁾ За увѣче, нанесенное не только постороннему лицу, но и пассажиру, за пожаръ отъ искръ паровоза на землѣ, прилегающей къ полотну дороги англійскія дороги считаются отвѣтственными только при *доказанной винѣ*

Особенности договора перевозки, отличие его от всякаго другого договора, соединеннаго съ временнымъ переходомъ вещи изъ вѣдѣнія одного контрагента въ вѣдѣніе другого, состоитъ въ томъ, что, находясь въ рукахъ возчика, вещь по необходимости становится менѣе доступною наблюденію со стороны ея хозяина, нежели это обыкновенно бываетъ при всякомъ другомъ договорѣ: хозяинъ вещи не имѣетъ почти никакой возможности судить о томъ, какъ возчикъ обращается съ нею *въ пути*, а слѣдовательно, въ случаяхъ утраты или порчи груза онъ не только не имѣетъ никакой возможности доказать, что онѣ произошли отъ вины возчика, но и почти никогда не въ состояніи провѣрить тѣхъ доказательствъ, которыя самъ возчикъ приводитъ въ свое оправданіе. Это-то обстоятельство съ давнихъ поръ и побудило поставить отвѣтственность возчиковъ въ исключительное положеніе. Впервые это было сдѣлано въ римскомъ правѣ для возчиковъ морскихъ, и это понятно, потому что морскія перевозки обыкновенно продолжительнѣе сухопутныхъ, и въ открытомъ морѣ грузъ еще менѣе доступенъ наблюденію хозяина, нежели это возможно на сухомъ пути ¹⁾. За римскимъ правомъ послѣдовали всѣ современные законодательства и судебная практика.

(Hodges, 574, 80, 586). Нашимъ Сенатомъ признано, что претензіи о пожарѣ отъ искръ локомотива подлежатъ удовлетворенію лишь тогда, когда будетъ доказано, что дорогою нарушены какія-либо техническія правила (Касс. 1877 г. № 346 по д. Орловича) Это упускаетъ изъ виду, между прочимъ, и г. Гордонъ (стр. 35 и сл.). Тѣмъ юристамъ, которые такъ настаиваютъ на особенностяхъ железнодорожной перевозки и на томъ, что именно этими особенностями оправдывается страховая отвѣтственность за цѣлость перевозимыхъ грузовъ, слѣдуетъ вспомнить, что, если, съ одной стороны, положеніе грузо-хозяина въ процессуальной борьбѣ съ желѣзною дорогою труднѣе, чѣмъ тогда, когда приходится вести процессъ съ менѣе крупнымъ и сложнымъ предпріятіемъ, то, съ другой стороны, и положеніе самихъ дорогъ по охранѣ ввѣренныхъ имъ грузовъ во многомъ труднѣе, чѣмъ положеніе обыкновеннаго извозчика: мелкому извозчику, конечно, легче услѣдить за своею подводомъ, чѣмъ желѣзнодорожному предпріятію за огромнымъ штатомъ своихъ служащихъ, за огромными товарными поѣздами и т. д.

¹⁾ См. Goldschmidt. Das receptum nautarum (Zeitschrift für das ges. Handelsrecht, III, 1860 г.). Наравнѣ съ возчиками почти повсюду (и по тѣмъ же соображеніямъ) поставлены содержатели *гостинницъ* въ отношеніи отвѣтственности за вещи постояльцевъ (*римскіе caupones*; *прусское Landrecht*, § 444 и сл.; *Code Civ.*, art 1952—4; *австрійскій Bturg. Gesetzbuch*, ст. 970 и 1316; *саксон. гражд. улож. ст. 1280, 1290*; *швейц. обяз. право*, ст. 486—7 и т. д.; ср., однако, нашу ст. 2224 Зак. Гр. по прод.). По новому *общегерманскому* гражд. улож. (§ 701) содержатели гостинницъ также освобождаются отъ отвѣтственности за вещи постояльцевъ лишь при доказанной *vis majore* или собственной винѣ потерпѣвшихъ, и это мотивировано тѣмъ соображеніемъ, что потерпѣвшій „не имѣетъ свѣдѣній о всѣхъ подробностяхъ внутренняго хозяйства гостинницы и о тѣхъ условіяхъ, при которыхъ произошло несчастіе съ его

Обращаясь къ сужденіямъ иностранной практики по вопросу о томъ, что слѣдуетъ понимать подъ „непреодолимою силою“ въ примѣненіи къ возчику, необходимо сознаться, что вполне точно, а главное согласнаго отвѣта на этотъ вопросъ практика до сихъ поръ не даетъ. Различное отношеніе къ этому вопросу замѣчается въ практикѣ французской, англо-американской и нѣмецкой. *Первая*, имѣя дѣло съ положительнымъ закономъ, въ которомъ прямо сказано, что возчикъ отвѣтствуетъ (*est garant*) за утрату груза, исключая случаи „*force majeure*“ (*Code de comm.*, art. 103), до сихъ поръ не считаетъ нужнымъ выяснитъ себѣ въ точности понятіе о „*force majeure*“ и сплосъ и рядомъ смѣшиваетъ его съ понятіемъ *casus*¹⁾. Шаткость въ теоріи, однако, не мѣшаетъ практикѣ относиться съ большею строгостью къ оправданіямъ возчика, нежели къ оправданіямъ другихъ контрагентовъ, привлекаемыхъ къ отвѣтственности за цѣлость переданныхъ имъ вещей.

Противоположность французской практикѣ составляетъ практика *англо-американская*, которая, не имѣя предъ собою вовсе общаго закона объ условіяхъ отвѣтственности возчика, прямо признаетъ возчика обязательнымъ *страховщикомъ* (*insurer*) принятаго груза, освобождая его отъ страховой отвѣтственности только тогда, когда порча или утрата груза произошли отъ особой категоріи опасностей, отъ которыхъ грузъ считается какъ бы незастрахованнымъ, а именно, отъ „*Act of God*“ (воли Божьей) и „*of Queen's (King's) enemies*“ (т.-е. отъ дѣйствій непріятели)²⁾.

вещами“ (*Motiven zum Entwurfe*, II, 585). По тѣмъ же мотивамъ и въ англійскомъ правѣ признается страховая отвѣтственность содѣжателей гостиницъ (*Stephen II*, 83—4).

¹⁾ Мы не удивимся этому, если со ст. 103 *Code de commerce* сопоставимъ art. 1784 *Code Civil* (опредѣляющій отвѣтственность обыкновеннаго, т.-е., неторговаго возчика), въ которомъ прямо сопоставлены, какъ два равносильныхъ оправданія для возчика, „*cas fortuit ou force majeure*“ (т.-е. сдѣлано то, въ чемъ наши юристы справедливо упрекаютъ редакторовъ закона 1878 г., вошедшаго въ ст. 683 *Зак. Гр.*). Неудивительно, послѣ этого если во французской юридической литературѣ циркулируютъ такіа опредѣленія: *on entend par cas fortuit et force majeure tout accident provenant d'une cause étrangère à l'obligé, indépendante de sa volonté et qu'il n'a pu empêcher ni éviter*“ (*Sourdat*, II, 646; по его же мнѣнію, для *voiturier* обязательны только *soins d'un bon père de famille*“: II, 230). См. также, напр., *Bédarride*, 581; *Féraud-Giraud II*, 177 и др. Еще менѣе удачны попытки нѣкоторыхъ юристовъ провести грань между „*cas fortuit*“ и „*force majeure*“ (см., напр., *Lyon-Caën II*, 472).

²⁾ *Stephen II*, 85 („a common carrier is held to be an insurer“). *Wharton*, a treatise on the law of negligence, § 552 („by Anglo-American law common carriers are insurers of goods“); см. то же у *Browne*, *Law of carriers*, 42; *Hodges*, 544; *Stimson*, 512 (По статутамъ американскихъ штатовъ

Что касается до практики нѣмецкой (австрійской и германской), то она единогласно толкуетъ законъ (т.-е., art. 395 Торгов. Кодекса, въ которомъ сказано, что возчикъ не отвѣчаетъ за порчу или утрату груза, произошедшія отъ „höhere Gewalt“) въ томъ смыслѣ, что онъ не исключаетъ ответственности за случай, т.-е., что возчикъ можетъ отвѣчать и за случайно произошедшій вредъ. Отъ „непреодолимой силы“ же, по господствующему взгляду нѣмецкой практики, вредъ долженъ считаться произошедшимъ тогда, когда онъ объективно не могъ быть предотвращенъ. Дѣло сводится, такимъ образомъ, уже не къ вопросу о томъ, виновенъ ли или невиновенъ данный возчикъ (или его служащіе) въ томъ, что вредъ произошелъ, а къ вопросу о томъ, могло ли быть предотвращено происшествіе съ грузомъ или не могло. Если не могло, то *ad impossibilia nulla est obligatio*, но подъ „невозможностью“ практика понимаетъ невозможность не только абсолютную, но и относительную, экономическую, т.-е. вредъ считается произошедшимъ отъ „непреодолимой силы“, если для предотвращения его нужны были такіе расходы, какихъ предпріятіе даннаго типа вынести не можетъ ¹⁾. Толкованіе это, однако, едва ли можно считать

возчикъ не отвѣчаетъ за порчу или утрату, произошедшія: 1) отъ естественныхъ свойствъ груза—*inherent defect*; 2) отъ дѣйствій непріятели—*act of public enemy*, 3) отъ распоряженія правительства—*act of the law*, 4) отъ „непреодолимой сверхчеловѣческой силы“—*any irresistible superhuman cause*; наоборотъ, отвѣтственность за просрочку устраняется обыкновенной исправностью (*ordinary care*). „Для предупрежденія споровъ (говорится въ одномъ часто цитируемомъ и руководящемъ англійскомъ судебномъ рѣшеніи), для предупрежденія обмана и необходимости въ судебномъ разсмотрѣніи такихъ обстоятельствъ, которыя на судъ разъяснены быть не могутъ, законъ создаетъ презумпцію противъ возчика, если онъ не докажетъ, что вредъ произошелъ отъ враговъ короля или отъ такого случая, который не могъ произойти при участіи человека“—*could not happen by the intervention of man*, какъ напр., отъ шторма, молніи или бури (*American Law Review*, 1888, 217). Въ американской практикѣ понятіе *act of God* толкуется крайне ограниченно, такъ что суды почти никогда не считаютъ возможнымъ подвести подъ это понятіе тѣ явленія, на которыя въ оправданіе свое ссылаются желѣзныя дороги и другіе возчики (*Ibid.* 1885, 721; 1888, 215 и сл.).

¹⁾ См. Hahn, II, 593 и сл.; ср. Eger, I, 378; Endemann, 562, а также—ст. Goldschmidt'a въ его *Zeitschrift*, III и XVI; Eisenb. *Entscheidungen* I, 123, 148, 149, 250, 361; II, 353, 359; III, 86; IV, 231; V, 395; VI, 216—19 и др. (рѣшенія Германскаго Имперскаго Суда). Во французской кассац. практикѣ также неоднократно встрѣчаемъ тотъ афоризмъ, что отъ желѣзныхъ дорогъ нельзя требовать примѣненія такихъ средствъ для предотвращения порчи или утраты груза, „*qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le prix qui leur est alloué et qu'elles (les compagnies) ne peuvent ni augmenter, ni diminuer*“ (см., напр., *Dalloz* 1883, I, 15).—Но, съ другой стороны, мѣры для предотвращения опасности не могутъ считаться невозможными только потому, что онѣ не предписаны правительствомъ въ порядкѣ надзора за без-

непогрѣшимымъ съ точки зрѣнія исторической и чисто логической. Дѣло въ томъ, что по этому толкованію „непреодолимою силою“ логически неизбежно слѣдовало бы считать *всякое* явленіе, послѣдствія коего не могутъ быть устранены указанными выше средствами ¹⁾. Между тѣмъ, законодательства подъ „непреодолимою силою“ понимаютъ всегда лишь *особый разрядъ явленій*, что и обнаруживается тогда, когда вмѣсто этого термина мы находимъ въ законѣ перечень явленій, освобождающихъ отъ отвѣтственности; въ этомъ случаѣ оказывается, что законодатель упоминаетъ единственно только о дѣйствіяхъ правительства или непріятельскихъ силъ или же о явленіяхъ стихійныхъ (морская язва, буря, молнія, землетрясеніе, и пр.; см., напр., ст. 1988 Зак. Гражд. объ отвѣтственности казеннаго подрядчика) ²⁾. Сама господствующая судебная практика почти единогласно признаетъ, что произошедшимъ отъ „непреодолимой силы“ не можетъ считаться вредъ, произошедшій отъ дѣйствій служащихъ или отъ состоянія перевозочныхъ средствъ (вагоновъ, рельсовъ и пр.) ³⁾. Признавая это правило (которое отчасти прямо санкціонировано въ самомъ законѣ: ст. 5 Общ. Уст.—art. 400 Нѣм. Кодекса), нѣмецкая практика, между тѣмъ, не имѣетъ рѣшительно никакой возможности примирить его съ тѣмъ толкованіемъ понятія о „непреодолимой силѣ“, изъ котораго она исходитъ. Почему, спрашивается, дороги *всегда* должны отвѣчать за своихъ служащихъ, а главное, за свои перевозочныя средства? Развѣ содержатъ штатъ служащихъ, вагоны, рельсы и т. п. въ томъ идеальномъ исправномъ состояніи, которое необходимо для того, чтобы они *никогда* не могли служить причиною вреда, для

опасностью эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (въ этомъ смыслѣ и у насъ Сенатъ толкуетъ ст. 683 Зак. Гр.; см., напр., *отд. рѣш.* 20 февраля 1892 г. по д. Любоханскаго съ Главн. Общ. Моск. и Росс. кон, ж. д.).

¹⁾ Это и признаетъ Герм. Имп. Судъ въ одномъ изъ своихъ рѣшеній (1888 г.), отвергая мнѣніе, что подъ *vis major* слѣдуетъ понимать только *стихийныя* явленія. Подъ это понятіе, говоритъ Судъ, можетъ подходить и внезапный обморокъ служащаго, внезапный припадокъ упомѣшательства и дѣйствіе самого потерпѣвшаго (Eisenb. Entscheid. VI, 216).

²⁾ Самъ Германскій Имперскій Судъ признаетъ, что Прусскій гражданскій кодексъ прошлаго столѣтія и желѣзнодорожный законъ 1838 г. „непреодолимою силою“ понимали вовсе не въ томъ смыслѣ, въ какомъ понимаетъ ее теперь Имперскій Судъ. Эти источники, говоритъ Судъ, понимали подъ „непреодолимою силою“ такое явленіе, „съ которымъ *вообще* силы человѣка справиться не могутъ“, т. е., каковы бы ни были способы и условія перевозки и какія бы средства ни были затрачены (Eisenb. Entscheid. IV, 231—9).

³⁾ Такъ, напр., Герм. Имп. Судъ признаетъ, что дорога *всегда* должна отвѣчать за вредъ, произошедшій отъ того, что на колесѣ лопнула шина, хотя бы это произошло отъ внезапной перемены температуры и безъ всякой вины желѣзной дороги (Eis. Entsch. III, 86).

возчикъ не такая же экономически невозможная вещь, какъ и, напр., борьба съ землетрясеніемъ? ¹⁾ Самое понятіе объ экономической возможности слишкомъ шатко и растяжимо для того, чтобы на немъ можно было строить какія-либо опредѣленія. Достаточно замѣтить, напр., что путемъ небольшой надбавки къ провозной платѣ (въ видѣ страховой преміи) для желѣзныхъ дорогъ становится вполне возможнымъ *покрывать* убытки грузохозяевъ, хотя бы она и не могла ихъ *предотвратить*, а слѣдовательно, отвѣтственность и за такіе случаи становится экономически возможною. Кромѣ того, и тотъ основной юридическій принципъ, что никто, а слѣдовательно, и возчикъ будто бы не можетъ отвѣчать за невозможное (*nemo ad impossibilia obligatus est*), принципъ этотъ въ данномъ случаѣ вовсе не доказываетъ того, что имъ хотятъ доказать. Существуетъ рядъ договоровъ, по которымъ одинъ изъ контрагентовъ *принимаетъ на себя рискъ* и тѣмъ самымъ беретъ на себя отвѣтственность за неисполненіе обѣщаннаго, *хотя бы исполненіе и оказалось невозможнымъ*. По договору перевозки, какъ одному изъ видовъ подряднаго договора, возчикъ безспорно въ известной степени беретъ на себя такой рискъ ²⁾, а слѣдовательно,

¹⁾ Для объясненія этой явной непослѣдовательности прибѣгаютъ къ тому объясненію, что за служащихъ и за свои перевозочныя средства возчикъ долженъ отвѣчать всегда собственно потому, что въ противномъ случаѣ у суда всегда можетъ оставаться *сомнѣніе* въ правильности тѣхъ обстоятельствъ, на которыя возчикъ ссылается въ свое оправданіе. Но, если разъ придавать рѣшающее значеніе именно этому обстоятельству, т. е., возможности сомнѣнья, то необходимо одно изъ двухъ: или присоединиться къ тому формальному опредѣленію „непреодолимой силы“, которое дано Экснеромъ (см. ниже), или же совсѣмъ отказаться отъ всякой попытки разъяснить понятіе *vis major*, а ограничиться только юридически неопредѣленнымъ указаніемъ на то, что судъ къ оправданіямъ возчика (и, въ частности, желѣзной дороги) долженъ относиться *съ крайней осторожностью*. Нельзя, какъ это дѣлаетъ, напр., г. Гордонъ, въ одно и тоже время признавать вопросъ о наличности „непреодолимой силы“ *вопросомъ факта*, вопросомъ судейскаго убѣжденія (стр. 49, прим. 2, стр. 54, прим. 1 и др.) и вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ сказать, навязывать тому же судейскому убѣжденію уже готовое опредѣленіе „непреодолимой силы“, гдѣ въ видѣ *обязательной формулы* преподано, что „непреодолимой силой“ можетъ считаться только явленіе *внѣшнее, чрезвычайное, etc.* (стр. 53).

²⁾ См., напр., § 644 новаго обще-германскаго Кодекса, въ которомъ подтверждено, что по существу всякаго подряднаго договора (*Werkvertrag*, которымъ считается и договоръ перевозки—см. § 631) предприниматель вплоть до окончанія подряда *несетъ рискъ* („*der Unternehmer trägt die Gefahr bis zur Abnahme des Werkes*“). Хотя тутъ же добавлено, что предприниматель не отвѣчаетъ за случайную гибель или порчу матеріала, доставленнаго подрядчикомъ, но за этимъ изъятіемъ невозможность выполненія перевозки, произошедшая отъ какой-либо другой *случайной* причины (напр., отъ случайной порчи орудій производства) по смыслу нѣмецкаго закона другой стороны не касается.

нѣтъ ничего страннаго въ томъ, что онъ можетъ отвѣчать за такой вредъ, котораго избѣжать было невозможно. Въ этомъ, и только въ этомъ одномъ, можно найти объясненіе *безусловной* отвѣтственности возчика за своихъ служащихъ и за доброкачественность своихъ перевозочныхъ средствъ.

По этимъ соображеніямъ то понятіе о „непреодолимой силѣ“, которымъ руководствуется нѣмецкая практика, нельзя считать правильнымъ. Если мы признаемъ, что возчикъ отвѣчаетъ за случай, т.-е., что онъ по закону является „страховщикомъ“ груза, то, допуская вслѣдъ затѣмъ исключеніе для „непреодолимой силы“, мы можемъ толковать это понятіе только въ томъ же смыслѣ, въ какомъ бы пришлось его толковать, напр., въ уставѣ какого-либо страховаго общества. Такъ, напр., въ уставахъ нанихъ страховыхъ отъ огня обществъ говорится, что общества не отвѣчаютъ въ случаѣ войны, возмущенія, гражданской смуты, землетрясенія, урагана, взрыва пороховаго погреба и т. п. ¹⁾ Представимъ себѣ, что вмѣсто этого подробнаго перечня (*который, впрочемъ, и въ уставахъ страховыхъ обществъ не имѣетъ значенія исчерпывающаго*), было бы сказано, что страховыя общества не отвѣчаютъ за убытокъ, произошедшій отъ „непреодолимой силы“. Для разъясненія этого термина мы прибѣгли бы тогда къ тѣмъ или инымъ источникамъ, но очевидно, что никто не сталъ бы утверждать, что „непреодолимая сила“ это—явленіе, съ которымъ страховое общество бороться не можетъ. Возможность или невозможность *предупрежденія убытка*, очевидно, не имѣетъ и не можетъ имѣть никакого значенія для разрѣшенія вопроса о томъ, долженъ ли предметъ считаться застрахованнымъ отъ данной опасности или нѣтъ, т.-е., должно ли или не должно данное явленіе считаться „непреодолимою силою“ ²⁾. Явленіе это мы должны узнавать по его

¹⁾ См. уставы обществъ: С.-Петербургскаго (§ 93), 1-го Россійскаго (§ 58), 2-го Россійскаго (§ 37), „Саламандра“ (полисныя условія, § 53), Московскаго (§ 94), Русскаго (§ 102), Коммерческаго (§ 109) и др. См. также о морскомъ страхованіи стт. 572 и слѣд. Уст. Торгов.

²⁾ Если уже примѣнять тотъ экономическій масштабъ, который примѣняется нѣмецкою практикою для разъясненія понятія о „*vis major*“, то слѣдовало бы считать „непреодолимою силою“ такое явленіе, за которое отвѣтственность экономически одинаково немислима какъ для желѣзной дороги, такъ и для страховаго общества, т.-е., исключительное явленіе, *которое не можетъ подаваться болѣе или менѣе точному статистическому расчету при опредѣленіи размѣра страховыхъ премій*, или же, хотя и можетъ подаваться такому расчету, но, будучи принято въ расчетъ, *повело бы къ несообразному, т.-е., экономически немислимому возрастанію размѣра страховыхъ премій*. Последнее произошло бы, наприм., если бы при опредѣленіи размѣра премій страховыхъ общества вынуждены были бы принять въ расчетъ тѣ неисчислимыя бѣдствія, какія могутъ быть причинены войною и т. п.

собственнымъ, внутреннимъ признакамъ, точно такъ же, какъ мы признаемъ наличность землетрясенія, не нуждаясь для этого въ разсмотрѣнїи того, могутъ ли или не могутъ быть предупреждены его послѣдствія. То же самое должно относиться къ возчику, *если только мы, слѣдуя взгляду англійской практики, признаемъ его какъ бы обязательнымъ страховщикомъ груза.*

Разница между желѣзною дорогою и обыкновеннымъ страховымъ обществомъ, однако, въ томъ, что грузъ находится въ рукахъ дороги, сданъ ей *на храненіе*. Вслѣдствіе этого, дорога *во всякомъ случаѣ должна отплатить за свое нерадѣніе*, хотя бы вредъ произошелъ и отъ такого явленія, которое мы называемъ „непреодолимою силою“, т.-е., отъ такого явленія, отъ котораго грузъ *не считается застрахованнымъ.*

Исходя изъ предположенія о вѣрности взгляда на желѣзную дорогу, какъ на обязательнаго страховщика, слѣдуетъ признать, такимъ образомъ, что подъ „непреодолимою силою“, отъ которой грузъ не застрахованъ, согласно ст. 102 Общ. Уст., можно понимать только: а) нѣкоторыя исключительныя *стихійныя явленія природы*, исключительныя въ томъ смыслѣ, что ихъ нельзя принять въ расчетъ при установленіи размѣра провозной платы, б) распоряженія правительства и в) дѣйствія непріятельскихъ силъ (ср. ст. 1988 Зак. Гражд.), т.-е., такія явленія, при которыхъ отпадаетъ также и отвѣтственность транспортно-страховыхъ обществъ ¹⁾.

Такимъ образомъ, въ каждомъ случаѣ утраты или порчи груза подлежитъ, прежде всего, разрѣшенію вопросъ, относится ли та опасность, на которую дорога ссылается въ оправданіе порчи или утраты, къ числу тѣхъ, отъ которыхъ грузъ не считается у дороги застрахованнымъ, т.-е. можетъ ли эта опасность быть отнесена къ категорїи „непреодолимой силы“ или же къ тѣмъ специальнымъ категорїямъ, которыя приведены у насъ въ стт. 102, 104—106 Общ. Уст. Если на этотъ вопросъ отвѣтъ будетъ отрицательный, то этимъ приводимое оправданіе устраняется. Если же отвѣтъ будетъ утвердительный, то, затѣмъ, разрѣшенію подлежитъ *вопросъ о томъ, приняты ли дорогою всѣ мѣры къ охранѣ груза*, лежація на обязанности ея, какъ исправнаго возчика ²⁾.

¹⁾ Ср., напр., § 5 полисныхъ условій „Коммерческаго страхового общества по страхованію транспортноу“ (Собр. Узак. 1890 г. № 50, ст. 442).

²⁾ Не выдавая защищаемаго здѣсь взгляда за непреложную истину, нужно только сказать, что логика требуетъ одного изъ двухъ: или на желѣзную дорогу надо смотрѣть, какъ на обязательнаго страховщика отъ опасностей, соединенныхъ съ перевозкою, или же слѣдуетъ признать, что дорога отвѣчаетъ только за неприятіе мѣръ, лежащихъ на обязанности исправнаго возчика,

Въ практическомъ отношеніи страхової принципъ отвѣтственности, какъ наиболѣе простой, имѣетъ несомнѣнныя преимущества, но обременительности его для желѣзныхъ дорогъ отрицать нельзя. Обременительность эта, главнымъ образомъ, зависитъ отъ того, что каждое страхованіе предполагаетъ рискъ въ *опредѣленномъ размѣрѣ*, отъ котораго зависитъ и размѣръ взимаемой страховой преміи. Между тѣмъ, при нынѣ дѣйствующей у насъ основнѣ системѣ вознагражденія за утрату и порчу груза (ст. 107 Общ. Уст.) желѣзная дорога впередъ не знаетъ и не можетъ знать, что ей придется заплатить. Слѣдуетъ, поэтому, согласиться съ тѣмъ, что наша система вознагражденія со страховымъ принципомъ отвѣтственности не вяжется и рано или поздно должна уступить системѣ *обязательнаго объявленія стоимости*, т.-е. той системѣ, которую законъ у насъ пока лишь допускаетъ (ст. 108 Общ. Уст.). Если, затѣмъ, поставить платежи и перевозку въ извѣстную зависимость отъ объявленной стоимости груза

т.-е., *только за вину*, какъ этого требовалъ, напр., *Гольдшмидтъ* (Das Gesetzbuch naufragium 1860 г. стр. 358 и слѣд.) и *какъ это предположено въ новомъ проектѣ Германскаго Торговаго Уложения* 1896 г. (§ 403). Всѣ попытки стать на средину между этими двумя взглядами. всѣ эти возгласы по адресу суда о томъ, что онъ въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ долженъ относиться съ какою-то *особою* строгостью къ оправданіямъ отвѣтчика, что всякое сомнѣніе должно быть истолковано противъ возчика („in dubio contra recipientem“ см. ст. Schneider'a въ Zeitschrift für das ges. Handelsrecht, 1896, XXIV, 381—387), что желѣзная дорога должна быть не только исправнымъ возчикомъ, но и какимъ-то „еще болѣе, чѣмъ исправнымъ“ возчикомъ, не болѣе, какъ слова, лишенные всякаго опредѣленнаго юридическаго смысла. Это прекрасно доказалъ Экснеръ въ своей интересной монографіи: „Der Begriff der höheren Gewalt im heutigen und römischen Verkehrsrecht“, 1883 г. (подробное изложеніе см. въ *моей* статьѣ въ Журн. Гр. Пр. 1887 г., V, 103—110). Окончательный выводъ Экснера, основанный на изученіи римскихъ источниковъ, заключается въ томъ, что подъ vis major слѣдуетъ понимать такія опасности, которыя по внѣшнимъ своимъ признакамъ сходны съ „naufragium“ и „vis piratarum“, т.-е. съ тѣми двумя опасностями, за которыя не отвѣчали римскіе корабельщики. Подъ „vis major“, по опредѣленію Экснера, нужно понимать опасности, соединяющія слѣдующія три свойства; опасности эти должны быть: 1) *исходящія извне*, а не изъ раіона самаго предпріятія (т.-е. не отъ перевозочныхъ средствъ, дѣйствій служащихъ и т. п.); 2) *чрезвычайныя*, а не повторяющіяся періодически, т.-е., не соединенныя обыкновенно съ перевозкою (какъ, напр., ливни, весеннее половодье, снѣжные заносы и т. п.) и, наконецъ, 3) дѣйствіе ихъ должно быть *открытое* (major), т.-е. у всѣхъ на виду. При этихъ трехъ условіяхъ судъ всегда имѣетъ полную возможность правильно разрѣшить вопросъ о зависимости утраты или порчи груза отъ той причины, на которую возчикъ ссылается въ свое оправданіе, а въ этомъ Экснеръ и усматриваетъ то основаніе, вслѣдствіе котораго римскіе преторы освобождали корабельщиковъ отъ отвѣтственности за naufragium и vis piratarum. Ср. вышеупомянутую ст. Schneider'a, 75—130, 341—388.

(напр., путемъ взиманія особой „страховой“ преміи), то страховой порядокъ отвѣтственности окажется одинаково выгоднымъ для обѣихъ сторонъ ¹⁾).

Что касается нашей судебной практики, то болѣе или менѣе точнаго отвѣта на вопросъ о томъ, что именно слѣдуетъ понимать подъ выраженіемъ „непреодолимая сила“, мы въ ней не находимъ. Въ цитированномъ выше рѣшеніи Гр. Касс. Д-та 1887 г. № 68 по д. Абрамова лишь разъяснено, что дороги отвѣчаютъ во всѣхъ случаяхъ, исключая „непреодолимой силы“, „вины самого потерпѣвшаго, или же дѣйствій третьихъ лицъ, не состоящихъ къ обществу желѣзной дороги въ служебныхъ отношеніяхъ“ ²⁾. Такимъ образомъ, подъ „непреодолимою силою“ Сенатъ также понимаетъ только *особый* рядъ явленій, ибо дѣйствія третьихъ лицъ, хотя бы и не устранимыя средствами, зависящими отъ желѣзныхъ дорогъ, Сенатъ тѣмъ не менѣе не подводитъ подъ понятіе „непреодолимой силы“. Приводимое рѣшеніе Сената для насъ интересно именно только въ этомъ отношеніи, такъ какъ самый выводъ Сената о томъ, что кромѣ „непреодолимой силы“ дорога не отвѣчаетъ за опасности, происходящія отъ дѣйствій третьихъ лицъ, представляетъ собою, какъ сказано выше, только толкованіе *ст. 683 Зак. Гр.* (а именно того пункта этой статьи, въ которомъ сказано, что дорога не отвѣчаетъ за вредъ, произошедшій „не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ“); къ ст. же 102 Общ. Устава этотъ выводъ не относится, потому что въ ней о „дѣйствіяхъ третьихъ лицъ“, какъ о такой опасности, за которую дороги не отвѣчаютъ наряду съ „непреодолимою силою“, ничего не сказано ни прямо, ни косвенно ³⁾).

¹⁾ Отсюда понятно, что представители нашихъ дорогъ въ замѣчаніяхъ своихъ на Проектъ Коммиссіи гр. Баранова выразили полную готовность принять на себя страховую отвѣтственность за грузъ со взиманіемъ за это особой страховой преміи. При этомъ условіи они заявили согласіе на отвѣтственность даже за „непреодолимую силу“ (Замѣчанія XVIII Съѣзда, стр. 168).

²⁾ 4-й Д-тъ Прав. Сената, наоборотъ, того мнѣнія, что возникъ долженъ отвѣчать только за вину (см. напр., Сборникъ Носенко I, стр. 301; II, 144).—Въ оправданіе того положенія, что желѣзная дорога должна отвѣчать и за случай, Гражд. Касс. Д-тъ въ рѣш. 1887 г. № 63, приводя ст. 683 Зак. Гр., ссылается только на тотъ афоризмъ, что „кто получаетъ выгоду изъ предпріятія, тотъ несетъ и связанный съ нимъ рискъ“. Этотъ аргументъ самъ по себѣ является мало убѣдительнымъ, ибо онъ примѣнимъ не только къ желѣзнымъ дорогамъ, но и ко всякимъ другимъ предпріятіямъ.

³⁾ Вообще необходимо замѣтить, что всѣ рѣшенія Сената, въ которыхъ ст. 683 Зак. Гражд. (ради интересовъ практической жизни, но едва ли съ достаточнымъ юридическимъ основаніемъ) распространена на грузовыя перевозки, въ настоящее время, съ изданіемъ Общаго Устава рос. ж. д., въ которомъ содержатся прямыя и подробныя правила объ отвѣтственности по перевозкѣ гру-

§ 23. Собственная вина грузохозяина. Недостатокъ упаковки. Естественныя свойства груза (ст. 102).

Сверхъ случаевъ „непреодолимой силы“ желѣзная дорога въ силу ст. 102 не отвѣчаетъ за утрату и порчу груза, если онѣ произошли отъ вины грузохозяина, отъ недостатка упаковки и отъ естественныхъ свойствъ груза ¹⁾).

а) Дорога не отвѣчаетъ за вредъ, произошедшій „*по винѣ лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, или вслѣдствіе исполненія дорожною требованій этого лица*“. Это постановленіе удовлетворяетъ справедливости; мы находимъ его и въ Бернской Конвенціи (ст. 30) ²⁾. Нельзя, однако, не замѣтить, что въ такой общей формѣ оно можетъ возбуждать много споровъ и противорѣчить стремленію законодателя упростить отношенія между публикою и желѣзными дорогами ³⁾. Впрочемъ, помимо этого общаго постановленія объ освобожденіи дорогъ объ отвѣтственности за послѣдствія вины самого грузохозяина въ Общ. Уставѣ содержится рядъ специальныхъ постановленій въ стт. 46, 59, 65, 66, ст. 102 п. б., ст. 104 пп. а, б, в, е и ст. 105, которыя собственно и предусматриваютъ наиболѣе частые на практикѣ случаи этого рода. Такъ, въ силу ст. 59 дорога не отвѣчаетъ за поврежденіе груза отъ задержки въ доставкѣ, произошедшей вслѣдствіе неточнаго означенія адреса получателя въ накладной, отъ невѣрнаго наимено-

зовъ и багажа, потеряли свое значеніе для практики. Они сохраняютъ только историческій интересъ, свидѣтельствуя о томъ, что желѣзнодорожный законъ 1885 года не внесъ въ нашу практику по дѣламъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ существенно новыхъ принциповъ.—Ссылку на ст. 683 *въ старой ея редакціи* встрѣчаемъ и въ рѣш. 4-го Д-та Сената (см. Сборникъ Носенко, I, 300 и др.).

¹⁾ Дорога, не отрицающая самаго факта возникновенія вреда во время перевозки, для освобожденія себя отъ отвѣтственности непременно должна *выяснить*, отъ какой именно изъ причинъ, указанныхъ въ стт. 102—106, вредъ произошелъ. Не установивъ по дѣлу ни одной изъ причинъ, указанныхъ въ этихъ статьяхъ, судъ неправѣ освободить дорогу отъ отвѣтственности „по тому лишь соображенію, что вагонъ прибылъ съ неповрежденными пломбами и замками Граевской таможи“ (*отд. рѣш. 1 дек. 1889 г. по д. Русск. Ллойда съ Моск.-Брест. ж. д. № 4118—89 г.*).—Объ отвѣтственности дорогъ за цѣлость *почтовыхъ вагоновъ* см. Сборн. Пост. М. П. С., II, 218.

²⁾ Въ которой, однако, добавлено, что рѣчь идетъ лишь о такомъ „*требованіи*“, „которое не было вызвано виною желѣзной дороги“.

³⁾ Въ нѣмецкомъ законѣ (art. 395) оговорки о „винѣ грузохозяина“ нѣтъ, но въ практикѣ она признана. Въ кодексахъ французскомъ, венгерскомъ и итальянскомъ также нѣтъ этой оговорки, а въ первоначальномъ проектѣ Бернской Конвенціи предполагалось упомянуть только о винѣ грузохозяина *при заключеніи договора* (ср. наши стт. 59, 66 и 78); Eger. Die Einführung etc. стр. 97—8.

ванія, означенія вѣса или объявленія цѣнности груза (если это повлекло за собою составленіе протокола и вскрытіе мѣстъ) ¹⁾, отъ приложения къ накладной необходимыхъ документовъ и т. д. Что же касается до ссылки ст. 102 на ст. 78, то ее надобно понимать въ томъ смыслѣ, что дорога не отвѣчаетъ за вредъ, произошедшій именно отъ исполненія требованій грузохозяина объ остановкѣ въ пути или обратной перевозкѣ; сюда же можно отнести требованія о перегрузкѣ, перекупоркѣ и т. п.

Что же касается случаевъ *обоюдной* („конкурирующей“) вины грузохозяина и желѣзной дороги, то въ этихъ случаяхъ дорога не можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности (ср. рѣш. Гр. Касс. Д-та 1876 г. № 575 по д. Шприка) ²⁾, причемъ, однако, вину желѣзной дороги *обязанъ доказать грузохозяинъ* (ср. ст. 104 Общ. Уст., конецъ и ниже § 24). Другими словами, доказавъ, что вредъ произошелъ отъ собственной вины грузохозяина, желѣзная дорога тѣмъ самымъ устанавливаетъ, что онъ произошелъ отъ такой опасности, отъ которой грузъ не былъ застрахованъ (см § 22), а при такихъ условіяхъ отвѣтственность желѣзной дороги отпадаетъ, пока не будетъ доказано, что причину вреда послужила также небрежность въ храненіи груза, допущенная желѣзною дорогою. Если же это будетъ доказано, то вознагражденіе за утрату и порчу груза опредѣляется на основаніи стт. 107—109 Общ. Уст., т. е., въ полномъ размѣрѣ. Уменьшеніе размѣра вознагражденія при обоюдной винѣ можетъ быть допущено лишь тамъ, гдѣ это разрѣшено закономъ ³⁾ или тамъ, гдѣ законъ ставитъ размѣръ вознагражденія въ зависимость отъ усмотрѣнія

¹⁾ См. однако, пост. Мин. Пут. Сообщ. въ Собр. Узак. 1890 г. № 10: „повѣрка вѣса, вскрытіе и упаковка товарныхъ мѣстъ должны дѣлаться съ соблюденіемъ принятыхъ въ торговой практикѣ предосторожностей“, такъ что отступленія отъ этого не могутъ быть оправдываемы виною грузохозяина. Ложное наименованіе груза иногда также можетъ влечь за собою порчу отъ неосторожнаго обхожденія съ грузомъ въ пути, при нагрузкѣ или выгрузкѣ; дорога за это не отвѣчаетъ, если обхожденіе это вызывалось именно неимѣніемъ свѣдѣній о свойствахъ самого груза.

²⁾ Того же взгляда придерживается практика англійскихъ и американскихъ судовъ (Browne, 300; American Law Review, 1886, 153).—Признавая дорогу отвѣтственною за смерть и увѣчье при „обоюдной винѣ“, нашъ Сенатъ не придаетъ значенія тому, чья вина была *главная* (отд. рѣш. 28 янв. 1893 г. по д. Штурмана съ Закавк. ж. д. № 1546—92 г.).

³⁾ Такъ, *общіе* гражданскіе законы австрійскій, французскій и швейцарскій допускаютъ въ случаяхъ конкурирующей вины уменьшеніе размѣра вознагражденія. Составители германскаго гражд. уложенія послѣ оцѣнки всевозможныхъ системъ сочли за лучшее предоставить вопросъ *какъ объ отвѣтственности*, такъ и о размѣрѣ вознагражденія въ случаяхъ конкурирующей вины—на усмотрѣніе суда (§ 254; Motiven, II. 23—4).

суда (какъ у насъ при опредѣленіи вознагражденія за смерть или увѣще) ¹⁾. Прежде, однако, чѣмъ говорить о „конкурирующей“ винѣ, надо въ точности констатировать, что дорогою нарушена кабая-либо обязанность, возложенная на нее закономъ или договоромъ перевозки. Нѣтъ почти ни одного упущенія отправителя, которое не могло бы быть парализовано въ своемъ дѣйствіи агентами желѣзной дороги; напр., агентъ дороги можетъ обратить вниманіе отправителя на то, что накладная составлена неправильно, что къ ней не приложены необходимые документы и т. д., но такъ какъ онъ этого дѣлать не обязанъ (стт. 59 и 66), то о винѣ дороги и не можетъ быть рѣчи.

„Виною грузохозяина“ должна считаться и вина его служащихъ (стт. 687 и 223^б Зак. Гр.); къ числу служащихъ относятся лица, уполномоченныя на подписаніе накладной (ст. 59), а также рабочіе (напр. при нагрузкѣ и выгрузкѣ, производимыхъ средствами грузохозяина), провозатые (ст. 104) и т. д. ²⁾.

„Виною грузохозяина“ не можетъ, наоборотъ, считаться вина такого лица, которое въ тотъ моментъ, на который дорога собственно ссылается, не было вовсе держателемъ дубликата, требованія котораго дорога только и должна была исполнять (ст. 78). Кромѣ того, слѣдуетъ различать два понятія: „вина отправителя“ въ собственномъ смыслѣ и „соглашеніе съ отправителемъ“ (напр. о перевозкѣ груза въ открытомъ вагонѣ и т. п.); на соглашеніе это (въ спорѣ не съ самимъ отправителемъ, а съ другимъ лицомъ, держателемъ дубликата) дорога, какъ уже было замѣчено, можетъ ссылаться въ свое оправданіе только тогда, когда оно внесено, въ накладную (см. стр. 58).

¹⁾ Подтверженіемъ того, что при обоюдной винѣ желѣзная дорога не освобождается отъ отвѣтственности, можетъ служить, между прочимъ, ст. 30 Бернской Конвенціи, въ которой, какъ мы видѣли, сказано, что дорога лишь въ томъ случаѣ освобождается отъ отвѣтственности за порчу и утрату груза, произошедшія вслѣдствіе исполненія ею требованія грузохозяина, *если требованіе это „не было вызвано виною дороги“*. У насъ въ ст. 78 подобная оговорка сдѣлана только о расходахъ, понесенныхъ дорогою при исполненіи требованій грузохозяина, а именно сказано, что эти расходы не возмѣщаются, если требованіе вызвано виною самой дороги. — По рѣш. Герм. Имп. Торг. Суда возчикъ не можетъ всегда оправдываться тѣмъ, что имъ приняты мѣры въ обезпеченіи сохранности груза, *предписанныя самимъ грузохозяиномъ*; онъ обязанъ исправить эти мѣры, если онѣ въ пути окажутся явно непригодными, а также *извѣститъ* грузохозяина о такихъ происшествіяхъ въ пути (напр., неожиданная остановка), которыя вызываютъ необходимость особыхъ мѣръ (Eger, II, 276). См. §§ 24—27.

²⁾ Въ исклахъ, основанныхъ на ст. 683 Зак. Гр., толкованіе можетъ быть иное (ср., напр., рѣш. Герм. Имп. Суда въ Eisenb. Entscheid. II, 31, гдѣ Судъ не счелъ возможнымъ признать „виною самого потерпѣвшаго“ вину его агента (пастуха)).

Это вѣрно еще и потому, что первый пунктъ ст. 102, какъ правило общее, не долженъ примѣняться въ тѣхъ случаяхъ, которые предусмотрѣны специальными правилами. Когда дорога въ свое оправданіе ссылается на дурную упаковку, на то, что грузъ перевозился въ открытомъ вагонѣ, и т. д., то вопросъ о законности каждаго изъ этихъ оправданій разрѣшается исключительно на основаніи специальныхъ правилъ стт. 63—65 и 104.

б) „Отсутствіе или недостаточность упаковки“, какъ оправданіе утраты и преимущественно порчи, на практикѣ встрѣчается всего чаще. Тѣмъ важнѣе опредѣлить условія, при которыхъ оправданіе это представляется законнымъ.

Слѣдуетъ, прежде всего, замѣтить, что „необходимая упаковка“ понятіе вполне относительное ¹⁾. Вопросъ объ удовлетворительности упаковки и о необходимости таковой долженъ разрѣшаться въ зависимости отъ свойства груза, отъ времени года, отъ продолжительности и способа перевозки и т. д. Для грузовъ, перевозимыхъ „съ соблюденіемъ особыхъ условій“ (ст. 91), какъ, напр., для веществъ взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся и т. д., установлены особые правила, предписывающія обязательный родъ упаковки для каждаго изъ этихъ грузовъ. Есть, однако, много товаровъ, для которыхъ дурная упаковка или отсутствіе упаковки составляетъ хроническую необходимость, такъ какъ иначе они *не вынесли бы издержекъ* перевозки. Съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ надобность въ упаковкѣ сильно уменьшилась; въ торговлѣ стали обращаться безъ упаковки не только сырые продукты, но и, напр., металлическія издѣлія, кожи, мебель и т. д. Это облегчается усовершенствованіями въ конструкціи вагоновъ, въ быстротѣ перевозки и т. д. Но бываетъ и наоборотъ, что перевозка товаровъ извѣстнаго рода почти прекращается, благодаря излишней требовательности агентовъ желѣзныхъ дорогъ, которая иногда даже прямо мотивируется желаніемъ „пріучить отправителей къ лучшей упаковкѣ“ ²⁾. Въ виду этого необходимо замѣтить, что, хотя въ силу

¹⁾ Такъ какъ упаковка по закону (ст. 63 Общ. Уст.) считается удовлетворительною, если она защищаетъ грузъ отъ утраты и порчи, то предъявлять какія-либо другія требованія, касающіяся упаковки, напр., требовать, чтобы она давала возможность легко убѣдиться въ качествѣ принимаемаго груза (см. Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 384) дороги едва ли въ правѣ.—См. прим. 2.

²⁾ См. Труды Комиссіи; Докладъ объ услов. перев., стр. 30.— При обсужденіи проекта Бернской Конвенціи было отвергнуто предложеніе германскихъ делегатовъ обязать отправителей отмѣчать на упаковкѣ станцію назначенія (см. мое изд., стр. 27), вслѣдствіе чего и сохранившееся объ этомъ постановленіе для мелкихъ отправокъ въ нашихъ международныхъ тарифахъ (Сб. Тар. № 473, ст. 7, доп. пост.) нельзя считать законнымъ. По

ст. 64 „степень удовлетворительности упаковки опредѣляется начальникомъ станціи или особо къ тому уполномоченнымъ лицомъ“, о чемъ въ случаѣ надобности составляется протоколъ, но протоколъ этотъ въ случаѣ позднѣйшаго спора долженъ подлежать *повѣркѣ суда съ помощью экспертизы*. Задача экспертизы, между прочимъ, опредѣлить, какая упаковка требуется для даннаго груза „по торговымъ обычаямъ“ (критерій, принятый во многихъ тарифахъ; см. напр., бывшій тарифъ Главн. Общ. § 63) ¹⁾. Экспертиза не можетъ быть допущена только въ тѣхъ случаяхъ, когда родъ упаковки для даннаго груза предписанъ распоряженіемъ подлежащей правительственной власти.

Переходя, засимъ, къ правиламъ объ освобожденіи дорогъ отъ отвѣтственности за послѣдствія дурной упаковки или отсутствія таковой, слѣдуетъ сказать, что правила по этому предмету въ такомъ неопредѣленномъ видѣ включены въ ст. 102 Общ. Уст. лишь по редакціонной небрежности составителей нашего Общ. Уст. Правила эти заимствованы изъ ст. 31 Бернской Конвенціи, которая по содержанию своему соответствуетъ статьѣ 104 нашего Устава. Въ ст. же 30-й Конвенціи (наша ст. 102) объ упаковке вовсе не упомянуто. Въ ст. 102 *безъ всякихъ оговорокъ* сказано, что дорога не отвѣчаетъ за утрату и поврежденіе груза, произошедшія „по причинѣ отсутствія или недостаточности упаковки“. Между тѣмъ, ст. 65 Общ. Уст. содержитъ ту весьма существенную оговорку, что „неудовлетворительность упаковки освобождаетъ желѣзную дорогу отъ всякой отвѣтственности за проистекающія изъ сего послѣдствія: а) *если жельзная дорога докажетъ, что недостатки упаковки не могли быть замѣчены ею по наружному виду во время приѣма груза и б) если недостатки упаковки удостовѣрены порядкомъ, указаннымъ въ стт. 63 и 64*“. Объ этомъ второмъ случаѣ специальное правило содержится еще въ ст. 104 Общ. Уст. (см. § 25). Сопоставленіе стт. 65, 102 и 104 Общ. Уст. не оставляетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что въ оправданіе свое дорога можетъ ссылаться на недостатки (или недостатокъ) упаковки только при наличности *одной изъ двухъ условій*: 1) если недостатки эти не могли быть замѣчены при приѣмѣ груза или 2) если они удостовѣрены въ порядкѣ, указанномъ въ стт. 63 и 64. *Если же недостатки были замѣтнаго свойства и, тѣмъ не менее, удостовѣрены не были, то считается, что они приняты дорогою на свой рискъ*, т.-е. она на нихъ въ свое оправданіе ссы-

тѣмъ же тарифамъ мелкія отправки обязательно должны быть снабжены знаками на мѣстахъ „исключаящими возможность замѣны одного мѣста другимъ“.

¹⁾ Экспертиза вѣсудебная — при самой сдачѣ груза къ отправленію — отвергнута была Госуд. Совѣтомъ по соображеніямъ практическаго свойства. Общ. Уст. съ сужд., стр. 43—4.

латься не вправѣ. Это начало признано въ иностранныхъ законодательствахъ и судебной практикѣ, а также въ Бернской Конвенціи ¹⁾) Цѣль его, между прочимъ—устранить ссылки на такіе недостатки, которые могли появиться только въ пути отъ вины самой дороги, а также побудить желѣзнодорожныхъ агентовъ къ своевременному предупреденію отправителей о недостаткахъ упаковки ²⁾).

Итакъ, различаются недостатки незамѣтные и замѣтные.

Незамѣтными недостатки не считаются, если они могли быть узнаны съ помощью зрѣнія, осязанія, или даже по запаху, а также, если содержаніе упакованныхъ мѣсть достаточно ясно изъ накладной или изъ надписей и рисунковъ на упаковкѣ и т. п. (Hahn, II, 608) ³⁾).

¹⁾ Бернская Конвенція (ст. 9) требуетъ, чтобы въ накладной были особо обозначены (*mention spéciale*) отправителемъ полное отсутствіе упаковки или ея недостаточность и чтобы, кромѣ того, отправителемъ о томъ же было подано особое объявленіе (*déclaration spéciale*) по образцу, указанному въ „исполнительныхъ постановленіяхъ“ (гдѣ отправитель долженъ „формально“ заявить о несправностяхъ или объ отсутствіи упаковки: „*je déclare formellement par la présente*“ etc.). Засимъ, добавлено, что „если отправителемъ не было сдѣлано вышеупомянутаго объявленія, то онъ отвѣтствуетъ за *видимые снаружи* недостатки упаковки *въ томъ только случаѣ*, когда онъ окажется виновнымъ въ зломъ умыслѣ“. См. также сужденія по проекту ст. 9-й Конвенціи, приведенныя въ Archives Diplomatiques, 1888 г., IV, 57 („on a regardé comme allant de soi que, dans le cas contraire à celui qui est prévu dans le dernier alinéa, le chemin de fer est responsable“).

²⁾ Въ отд. касс. 2 ноября 1888 г., 31 марта и 15 дек. 1889 г. по дд. *Ильяди съ Юю-Западн. ж. д., Лейбовича съ Полтвскими ж. д., Гецова съ Либ-Ром. ж. д.* и др. (№№ 3342—88, 7967—88 и 4188—89) Правит. Сенатомъ признано, что „на точномъ основаніи 65-й ст. Общ. Уст. Росс. ж. д., неудовлетворительная упаковка освобождаетъ желѣзную дорогу отъ всякой отвѣтственности за проистекающія отъ того послѣдствія *только въ двухъ точно опредѣленныхъ случаяхъ*, а именно: а) если жел. дорога докажетъ, что недостатки упаковки не могли быть замѣчены ею по наружному виду во время приема груза и б) если недостатки упаковки удостовѣрены порядкомъ, указаннымъ въ ст. 63 и 64, т.-е., занесеніемъ о семъ въ накладную *или подачею отправителемъ особаго письменнаго заявленія*“ (изъ рез. по д. Ильяди; по вопросу объ „особомъ заявленіи“ см. еще ниже рѣш. Сената въ § 25). См. также Eger, I, 286; Hahn, II, 432; швейц. законъ изд. 1875 г. ст. 14. Ср. также § 27 Уст. Общ. Тов. Складовъ: Собр. Узак. 1890 г. № 67).—Французская практика, наоборотъ, отвергаетъ ограниченія, принятыя въ нашемъ законѣ, допуская ссылки на недостатки упаковки, хотя бы они, будучи замѣтны, и не были удостовѣрены (Fégaud-Giraud II, 172).—Въ нашихъ желѣзнодорожныхъ актахъ встрѣчаемъ рубрику: *предположенія* агента о томъ, въ какомъ состояніи упаковка была при отправленіи“; подобныя замѣтки могутъ имѣть значеніе только для взаимныхъ претензій между самими дорогами.

³⁾ Напр., если на ящикѣ нарисованъ стаканъ, то это означаетъ, что отправляется посуда, и т. п. Незамѣтными для дороги недостатки упаковки бываютъ, между прочимъ, и въ томъ случаѣ, когда грузъ принимается къ от-

Если дорога замѣтила въ пути недостатки упаковки, не замѣченные ею при отправленіи груза, то она обязана ихъ исправить, если имѣетъ на это досугъ (ст. 70); см. также *Соллаш.* о прям. сообщ.; Eger, II, 275; Sourdat, II, 230). За поврежденіе или утрату груза отъ незамѣтныхъ недостатковъ упаковки дорога, кромѣ того, не отвѣчаетъ лишь тогда, когда она *съ точности докажетъ, что вредъ произошелъ именно отъ этой причины* (см. стр. 124).

Что же касается до *замѣтныхъ* недостатковъ упаковки, удосто- вѣренныхъ надлежащимъ порядкомъ, то они имѣютъ другое юриди- ческое значеніе. Вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за утрату и поврежденіе грузовъ отъ *замѣтныхъ* недостатковъ упаковки разрѣшается уже не по общимъ правиламъ о распредѣленіи тяжести доказательствъ между сторонами (ст. 102), а по особымъ правиламъ, изложеннымъ въ ст. 104 (см. §§ 24—5).

в) То же слѣдуетъ сказать о третьемъ пунктѣ ст. 102, въ силу коего *дорога свободна отъ отвѣтственности за утрату и по- врежденіе груза, если докажетъ, что они произошли „отъ свойствъ самаго груза, какъ-то: внутренней порчи. установленныхъ усышки, утечки и раструски“*. Вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ, произошедшій отъ этихъ причинъ, разрѣшается вовсе не по общимъ правиламъ ст. 102, а по специальнымъ правиламъ стт. 104 и 106, измѣняющимъ *onus probandi* (см. §§ 24—6). Причина, почему о „свойствахъ груза“ говорится у насъ и въ ст. 102, и въ стт. 104 и 106 Общ. Устава — та же редакціонная небрежность, которая, впрочемъ, допущена и въ Бернской Конвенціи (ст. 30 ¹⁾).

§ 24. Отступленія отъ нормального типа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлость груза—стт. 104—106 Общ. Уст. Общій принципъ.

Какъ сказано выше, въ стт. 104—106 Общ. Уст. содержатся отступленія отъ нормального типа отвѣтственности желѣзныхъ до- рогъ. Это слѣдуетъ, въ особенности, сказать о ст. 104. Законъ этотъ, имѣющій большое значеніе для желѣзнодорожной практики, своею редакціею и мѣстомъ, которое онъ занимаетъ въ Общ. Уставѣ, воз- буждаетъ, однако, принципиальныя сомнѣнія, которыя нужно устра- нить прежде, чѣмъ обратиться къ толкованію отдѣльныхъ его по- становленій. Главная цѣль этого закона (какъ и ст. 106)—*перенести*

правѣ полнымъ вагономъ за пломбами отправителя безъ повѣрки содержанія (см. напр., Проток. I гр. № 95).

¹⁾ Если вредъ произошелъ отъ *свойствъ другого груза*, сданнаго тѣмъ же отправителемъ, то его можно подвести подъ *первый* пунктъ ст. 102 Общ. Уст.

бремя доказательства на хозяина груза и, такимъ образомъ, измѣнить обычный порядокъ распредѣленія тяжести доказательствъ между сторонами въ процессѣ о вознагражденіи за утрату и порчу груза. Въ этомъ главное *raison d'être* стт. 104 и 106 на ряду со ст. 102 Общ. Устава. Изъ буквальной редакціи этихъ законовъ (особенно, ст. 104) этого не видно съ достаточною рельефностью, но, чтобы убѣдиться въ справедливости этого мнѣнія, нужно только обратиться къ исторіи возникновенія упомянутыхъ законовъ. Образцомъ для нашего желѣзнодорожнаго устава чрезъ посредство Бернской Конвенціи послужилъ Нѣмецкій Торговый Кодексъ. Въ частности, статья 102 нашего Устава (см. § 22) соответствуетъ ст. 395 Нѣмецкаго Кодекса, которая содержитъ общія правила объ отвѣтственности *всякаго возчика* за цѣлость груза. Что касается желѣзныхъ дорогъ, то о нихъ въ Кодексѣ первоначально предполагалось постановить, что имъ безусловно воспрещается ограничивать свою отвѣтственность по договору съ отправителемъ. Однако, противъ этого безусловнаго воспрещенія, мотивированнаго монопольнымъ характеромъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ отзывѣ своемъ на проектъ Кодекса энергически протестовали представители нѣмецкихъ дорогъ. Воспрещеніе въ такой безусловной формѣ дѣйствительно нарушало справедливость и интересы самихъ отправителей. Оно нарушало справедливость потому, что въ отличіе отъ всякаго другого возчика (или страховщика) желѣзныя дороги обязаны *принимать все грузы*, не исключая и такихъ, которые подвержены неизбѣжной или почти неизбѣжной порчѣ или частичной утратѣ въ пути. Съ другой же стороны, страховой рискъ по необходимости влияетъ на размѣръ провозной платы, т.-е. влечетъ за собою *дороговизну* перевозки, которая для многихъ грузовъ была бы слишкомъ обременительна. Интересъ самихъ отправителей требуетъ, такимъ образомъ, чтобы имъ разрѣшено было по договору съ желѣзною дорогою устранять эту дороговизну, соглашаясь принять на себя рискъ отъ нѣкоторыхъ опасностей, соединенныхъ съ перевозкою даннаго груза, или же—принимая на себя нѣкоторыя обязанности по перевозкѣ (нагрузку, выгрузку, сопровожденіе груза въ пути), что также ведетъ къ уменьшенію отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. По этимъ-то соображеніямъ составители нѣмецкаго Кодекса, сохранивъ въ видѣ *общаго* правила постановленіе о томъ, что дорогамъ воспрещается ограничивать по договору ту отвѣтственность, которая по закону падаетъ на возчика, допустили изъ этого правила *рядъ изыятій*. Во главѣ ихъ стоитъ art. 424 Кодекса, воспроизведенный въ ст. 31 Бернской Конвенціи и въ ст. 104 нашего Устава. Art. 424 допускаетъ *соглашенія въ отлѣтну* общихъ правилъ объ отвѣтственности, изложенныхъ въ art.

395 Кодекса,—объ освобожденіи дорогъ отъ отвѣтственности за вредъ, который происходитъ отъ опасностей, соединенныхъ: съ перевозкою товара въ открытыхъ вагонахъ, съ нагрузкою и выгрузкою его средствами товарохозяина, съ дурною упаковкою, съ нѣкоторыми особыми свойствами самаго груза, съ перевозкою животныхъ и, наконецъ, отъ такихъ опасностей, устраненіе коихъ лежитъ на обязанности провожатыхъ отъ самого отправителя. Засимъ, добавлено, что если такое соглашеніе послѣдовало, то *вредъ, могущій произойти отъ данной опасности, предполагается дѣйствительно отъ нея произошедшимъ, до тѣхъ поръ, пока не будетъ доказано, что онъ произошелъ отъ другой причины или по винѣ желѣзной дороги.* Въ этой-то презумпціи, воспроизведенной также въ ст. 31 Бернской Конвенціи ¹⁾, и содержатся *весь центр тяжести закона.* Не будь ея, дороги обязаны были бы доказывать въ каждомъ данномъ случаѣ, что вредъ не только могъ произойти отъ одной изъ указанныхъ выше причинъ, но и дѣйствительно отъ нея произошелъ, чего желѣзная дорога при всѣхъ имѣющихся въ ея распоряженіи средствахъ доказать почти никогда не можетъ. Ей приходилось бы, поэтому, платить, и не пытаясь ничего доказывать, платить за такой ущербъ, который зачастую можно предсказать заранее.

Однимъ словомъ, процессуальное положеніе *дороги* въ данномъ случаѣ такъ же затруднительно, какъ и процессуальное положеніе *грузохозяина* во всякомъ обыкновенномъ процессѣ объ утратѣ и портѣ груза, ради котораго законодатель счелъ нужнымъ установить въ видѣ общаго правила страховую отвѣтственность дорогъ за грузъ. Справедливость требовала — ради тѣхъ же процессуальныхъ соображеній,—оказать помощь желѣзной дорогѣ въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ ей можетъ помочь одна только законная презумпція, что и сдѣлано было въ ст. 424 Кодекса ²⁾ и ст. 31 Конвенціи.

¹⁾ „Если по обстоятельствамъ дѣла окажется, что поврежденіе груза (Gavage) могло произойти вслѣдствіе одной изъ вышеозначенныхъ причинъ, то такъ и предполагается (il y aura présomption), что поврежденіе произошло отъ одной изъ этихъ причинъ, пока лицо, которому принадлежитъ право иска (l'ayant-droit) не докажетъ противнаго“.

²⁾ Разрѣшеніемъ закона нѣмецкія дороги, конечно, воспользовались, включивъ допущенныя закономъ *соглашенія* въ свой „регламентъ“ въ видѣ готовыхъ *условій перевозки*. — Въ другихъ странахъ, за отсутствіемъ кодифицированнаго желѣзнодорожнаго законодательства, подобныя же условія перевозки примѣняются въ формѣ *спеціальныхъ тарифовъ* на разнаго рода грузы. — Въ Англіи удешевленіе провозной платы служитъ основаніемъ къ уменьшенію отвѣтственности не только за утрату и поврежденіе грузовъ, но даже за смерть и увѣчые пассажировъ (Hodges, 512 — 3). Въ Американскихъ Штатахъ примѣняются особыя т. н. „освободительныя свидки“ съ провозной платы (release

Слѣдую примѣру нѣмецкаго закона и проекта Бернской Конвенции, комиссія гр. Баранова въ ст. 213 своего Проекта также приводитъ рядъ отдѣльныхъ случаевъ, когда дороги должны считаться свободными отъ отвѣтственности (случаи эти, впрочемъ, предусмотрѣны были и въ нашихъ прежнихъ условіяхъ перевозки, въ силу которыхъ, сверхъ того, отъ грузохозяевъ въ этихъ случаяхъ обыкновенно отбирались особыя т. н. „подписки обезпеченія“). Къ этому перечню въ Проектѣ добавлена слѣдующая общая оговорка: „*во всѣхъ вышеозначенныхъ случаяхъ желѣзная дорога освобождается отъ отвѣтственности, если по приведеннымъ ею въ оправданіе себя обстоятельствамъ возможно допустить предположеніе (презумцію), что поврежденіе груза могло произойти вслѣдствіе одной изъ вышеозначенныхъ причинъ, а между тѣмъ, лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, не докажетъ, что поврежденіе произошло въ данномъ случаѣ не отъ тѣхъ причинъ, на которыя ссылается дорога*“¹⁾. Вмѣсто этихъ словъ Проекта въ Уставѣ сказано: „*во всѣхъ вышеозначенныхъ случаяхъ желѣзная дорога не освобождается отъ отвѣтственности, если лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ докажетъ, что поврежденіе про-*

gates) въ случаѣ согласія отправителя на освобожденіе дорогъ отъ страховой отвѣтственности *common carrier's* (см. Entwurf 1874 г. съ мотивами, стр. 50). Во Франціи взаимнѣ нашей ст. 104 примѣняется система специальныхъ тарифовъ на разнаго рода грузы; въ каждомъ изъ этихъ тарифовъ сказано обыкновенно *безъ всякихъ оговорокъ*, что дороги не отвѣчаютъ за порчу и утрату. Практика низшихъ инстанцій до сихъ поръ часто отказывается признавать законность этихъ тарифовъ, но французскій кассационный судъ ихъ отстаиваетъ съ оговоркою, которую касс. судъ обыкновенно выражаетъ въ слѣдующихъ словахъ: „*la clause de non garantie stipulée dans un tarif spécial a pour effet non d'affranchir la compagnie de chemin de fer de toute responsabilité à raison des fautes qu'elle aurait commise, mais de mettre la preuve à la charge de celui qui en allègue l'existence*“. Изъ французскихъ юристовъ нѣкоторые (Pardessus, Sourdat и др.) находятъ практику касс. суда неправильною, полагая, что перенесеніе бремени доказательства на грузохозяина равносильно незаконному устраненію самой отвѣтственности (Sarrut, 139—142; Sourdat, II, 221—6); другіе же, наоборотъ, считая толкованіе касс. суда несогласнымъ съ намѣреніемъ сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки, полагаютъ, что по смыслу специальныхъ тарифовъ, дорога отвѣчаетъ только при доказанности не просто вины, а *злою умысла* (Lyon-Caëp, I, 503). Особенность французской системы состоитъ въ томъ, что во всѣхъ специальныхъ тарифахъ оговорено лишь освобожденіе отъ отвѣтственности за „*déchêts et avaries*“, а не за „*perte*“ (т.-е. полную утрату) и, кромѣ того, въ большинствѣ тарифовъ не указано, за какія собственно опасности дороги не отвѣчаютъ (Sarrut 129, 136).

¹⁾ Эта оговорка была прибавлена съ прямымъ намѣреніемъ указать на то, что дорога избавлена отъ бремени доказательства (см. Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 440).

изошло не отъ тѣхъ причинъ, на которыя ссылается дорога“ (ст. 104). Чѣмъ вызвано это существенное отступленіе отъ редакціи Проекта, объ этомъ мы въ мотивахъ Госуд. Совѣта не находимъ никакихъ указаній. Надо полагать, что дѣло шло объ изгнаніи иностраннаго термина „презумпція“ и `что, задавшись этою цѣлью, редакторы закона за одно уже безъ намѣренія вычеркнули изъ ст. 213 Проекта то, что въ ней было наиболѣе важно. Обстоятельство это, въ связи съ неудачною редакціею отдѣльныхъ пунктовъ ст. 104 ¹⁾, способно сбить съ толку судебную практику, но не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что главный практическій смыслъ ст. 104 заключается именно въ этомъ перенесеніи тяжести доказательства на грузохозяина.

При толкованіи ст. 104 необходимо исходить изъ текста ст. 214 Проекта, т.-е. дорога должна только доказать обстоятельства, по коимъ „возможно допустить предположеніе“ о томъ, что вредъ произошелъ именно отъ той опасности, на которую дорога ссылается. Доказавъ эти обстоятельства, дорога не отвѣчаетъ за вредъ, если грузохозяинъ не опровергнетъ предположенія, т.-е. не докажетъ, что вредъ произошелъ отъ другой причины ²⁾.

Постановленія стт. 104 и 106 Общ. Уст. имѣютъ громадное

¹⁾ Стоитъ въ самомъ дѣлѣ сравнить редакцію ст. 424 нѣмецкаго Кодекса и ст. 31 Бернской Конвенціи съ редакціею ст. 104 Общ. Устава для того, чтобы опять увидѣть, какъ лица, завѣдующія у насъ канцелярскою стороною законодательнаго дѣла, слишкомъ высоко цѣнятъ разнообразіе въ слогахъ. Во всѣхъ пунктахъ art. 424 употреблено *одно и то же* выраженіе, что дороги не отвѣчаютъ „за вредъ, который произошелъ отъ опасности, соединенной“ съ перевозкою груза въ открытыхъ вагонахъ, съ дурною упаковкою и т. д. Во французскомъ текстѣ Бернской Конвенціи во всѣхъ пунктахъ сказано: „en tant que l'avarie sera resultée du danger“ etc. Но уже переводчикамъ Конвенціи это однообразіе показалось неудобнымъ, вслѣдствіе чего вмѣсто французскаго слова „avarie“ въ двухъ первыхъ пунктахъ перевода оказывается слово „поврежденіе“, въ слѣдующемъ пунктѣ — „ущербъ“, въ слѣдующемъ пунктѣ опять — „поврежденіе“, и, наконецъ, въ послѣднихъ двухъ пунктахъ — „вредъ“. Вмѣсто словъ „sera resultée du danger“ въ первомъ пунктѣ сказано правильно: „произошло отъ риска“, во второмъ уже (рискуя извратить самую мысль законодателя) сказано: „если поврежденіе *дѣйствительно* произошло вслѣдствіе отсутствія упаковки“, въ третьемъ пунктѣ для разнообразія сказано: „поскольку причиненный ущербъ *находится въ зависимости* отъ самаго способа нагрузки“ etc., въ четвертомъ пунктѣ сказано просто: „если поврежденіе *произошло* отъ указанной опасности“, въ пятомъ пунктѣ: „если этотъ вредъ *былъ послѣдствиемъ* особой опасности“ и, наконецъ, въ шестомъ пунктѣ: „поскольку вредъ *произошелъ* отъ опасности“. Этотъ-то переводъ (разсчитанный, очевидно, главнымъ образомъ на „красоту слога“) съ нѣкоторыми вариациями и попалъ въ Общій Уставъ.

²⁾ Если *дорога сама* понесла ущербъ отъ случая съ грузомъ, то за этотъ ущербъ грузохозяинъ отвѣчаетъ лишь при доказанной винѣ. Ст. 104 не создаетъ презумпціи *вины грузохозяина*.

практическое значеніе, потому что дѣйствіе ихъ простирается на весьма большое число случаевъ утраты и поврежденія грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ. Въ виду этого важно, не ограничиваясь сдѣланною выше принципиальною оговоркою, *точнѣе* выяснитъ распределе- ніе тяжести доказательства между сторонами въ случаяхъ, предусмо- трѣнныхъ этими постановленіями.

Дорога обязана доказать только возможность происхожденія вреда отъ той причины, на которую она ссылается, но она обязана доказать *возможность не только in abstracto, но—при данныхъ конкрет- ныхъ условіяхъ* перевозки груза ¹⁾. Если, напр., грузъ, перевезенный въ открытомъ вагонѣ, оказался подмоченнымъ (или, наоборотъ, усох- шимъ), то дорога не можетъ ограничиться ссылкой на то, что при этомъ способѣ перевозки грузъ доступенъ атмосферическимъ вліяніямъ. Она должна доказать, что грузъ *даннаго* свойства въ *данное* время года при *данной* продолжительности перевозки могъ въ *данномъ* раз- мѣрѣ оказаться подмоченнымъ (или усохшимъ) отъ атмосферическихъ вліяній. Допустить иное толкованіе ст. 104 значило бы допустить на практикѣ массу злоупотребленій ²⁾. Противъ этого могутъ возразить, что въ такомъ видѣ презумпція теряетъ для дороги свое практиче- ское значеніе; но это мнѣніе будетъ невѣрно, потому что дорога все-

¹⁾ Ст. 31 Бернской Конвенціи: „если по обстоятельству дѣла ока- жется, что поврежденіе могло произойти и т. д.—Ср. также регламентъ, § 77 („nach den Umständen des Falls“).

²⁾ Нѣмецкая практика, однако, придерживается противнаго мнѣнія, съ которымъ не вполне согласны Nahn, II, 736 и Eger, III, 299, и вполне не- согласны Goldschmidt (Zeitschrift, т. X, 161—2 и др.) и Schott стр. 487). Надо замѣтить, что редація нѣмецкаго закона (art. 427) дѣйствительно даетъ поводъ полагать, что одной ссылки на возможность in abstracto со стороны желѣзной дороги вполне достаточно. Это и породило злоупотребленія, кото- рыя вызвали массу жалобъ; такъ, напр., нѣмецкіе отправители жаловались на то, что за всякій изломъ и ржавчину, за кражу предметовъ изъ открытаго ва- гона и т. д. дороги не считаютъ себя отвѣтственными, пока не будетъ дока- зана ихъ вина. Въ виду этихъ жалобъ въ проектѣ ж.-д. закона 1874 года и внесена была поправка къ art. 424, а именно тамъ сказано, что *возможная* причина вреда предполагается дѣйствительною только тогда, когда дорога докажетъ, что вредъ могъ произойти „при условіяхъ времени, погоды и другихъ условіяхъ данной перевозки, при свойствѣ даннаго груза, и притомъ безъ вся- кой неосторожности и въ обращеніи съ грузомъ или иной вины со стороны же- лѣзной дороги“ (ст. 53; см. Мотивы, стр. 83). Точно также, и швейцарскій за- конъ 1875 г., допуская упомянутую въ текстѣ презумпцію, содержитъ въ себѣ оговорку, что судъ, примѣняя эту презумпцію, долженъ принимать во вниманіе „die obwaltenden Umstände“ (ст. 32). См. по этому вопросу еще Eger, Die Einführung etc., стр. 122. На конференціи 1878 года швейцарскіе делегаты, впрочемъ, оспаривали въ самомъ принципѣ всякое перенесеніе бремени доказа- тельства на грузохозяина, находя его опаснымъ (см. мое изд., стр. 69).

таки избавляется отъ обязанности доказать, что вредъ *съ действительности* произошелъ отъ той причины, на которую она ссылается.

Всѣ вышеизложенныя соображенія по вопросу о толкованіи ст. 104 Общ. Уст. рос. ж. д. признаны вполне правильными въ рѣшеніяхъ Гр. Касс. Д-та Прав. Сената 1894 г. №№ 108 и 109 (по дд. Бернштейна и Астафьева).

Когда дорога доказала, что вредъ могъ произойти отъ той причины, на которую она ссылается, тогда грузохозяйину, оспаривающему ея заявленія, остается доказать, что вредъ по *особеннымъ* условіямъ даннаго случая не могъ произойти отъ этой причины (напр., что грузъ не могъ подмокнуть отъ дождя, потому что во время перевозки не было вовсе дождей, что онъ не могъ быть поврежденъ при нагрузѣ, потому что послѣ нагрузки кладъ была цѣла), или же прямо доказать, *отъ какой именно* другой причины произошелъ вредъ и, въ частности, доказать, что онъ произошелъ по винѣ желѣзной дороги („die Gefahr beginnt erst jenseits der Verschuldung“; Schott, 488) ¹⁾.

**§ 25. Отдѣльныя отступленія отъ нормальнаго типа отвѣтственности.—
 Открытые вагоны.— Удостоверенные недостатки упаковки (ст. 104,
 пп. а и б).**

Разъяснивъ въ предъидущемъ §, въ чемъ собственно заключается основное начало тѣхъ отступленій отъ нормальнаго типа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, которыя содержатся въ стт. 104 и

¹⁾ Для примѣра приведемъ случай изъ практики. Сгорѣло 39 вѣпъ хлопка въ открытомъ вагонѣ, прикрытыхъ брезентами. Истецъ сослался на экспертовъ и свидѣтелей въ подтвержденіе того, что брезенты предохраняютъ отъ искръ не хуже крыши. Нижнія инстанціи отказали въ допросѣ свидѣтелей и экспертовъ на томъ основаніи, что, во-первыхъ, истецъ не указалъ въ точности (*zu wenig substantiiert*), что именно они должны выяснить, а во-вторыхъ, истецъ будто бы въ силу art. 424 обязанъ доказать, отъ какой именно другой причины вредъ произошелъ. Герм. Имперскій Судъ призналъ эти соображенія неправильными (*Eisenb. Entsch. III, 173—5*).—По разъясненіямъ французскаго касс. суда, *вина* желѣзной дороги должна быть доказана прямо, а не косвенно; истецъ обязанъ указать и подтвердить *факты*, въ которыхъ онъ усматриваетъ вину дороги („*faits constitutifs d'une faute*“) или же доказать факты, изъ которыхъ съ точностью можно заключить о винѣ дороги („*présomptions graves, précises et concordantes d'une faute*“); мало однихъ догадокъ о *вѣроятности* вины (напр., похищенія). См. напр., *Dalloz 1884 I, 193* и мн. др. Однако, если дорога, приступивъ слишкомъ рано къ выгрузкѣ, тѣмъ самымъ отняла у грузохозяйина возможность доказать ея вину, то *onus probandi* переходитъ на нее (*Féraud-Giraud, II, 135*). Въ швейцарскомъ законѣ 1875 г. (ст. 32) находимъ важную оговорку о томъ, что во всѣхъ упомянутыхъ у насъ въ ст. 104 случаяхъ дорога отвѣчаетъ, если причиною вреда *хотя бы отчасти* служить *просрочка*.

106 Общ. Уст., переходимъ теперь къ разсмотрѣнiю каждаго изъ нихъ въ отдѣльности.

а) По *первому пункту ст. 104*, дорога не отвѣчаетъ за вредъ, могущій произойти отъ перевозки груза въ *открытомъ вагонѣ*. Одинъ изъ мотивовъ этого закона тотъ, что съ подобнымъ способомъ перевозки обыкновенно соединено пониженiе провозной платы (по швейц. закону 1875 г.—ст. 32—это даже *conditio sine qua non* для уменьшенiя отвѣтственности) или же, по крайней мѣрѣ, ускоренiе въ отправкѣ. Взаимъ этихъ выгодъ на рискъ отправителя переходятъ такiя опасности, которыя сами по себѣ не подходятъ ни подъ одинъ изъ пунктовъ ст. 102 ¹⁾.

Подъ „открытымъ вагономъ“ слѣдуетъ понимать всякiй вагонъ, не снабженный крышею (т. н. платформа, полувагонъ, рѣшетка и пр.), хотя бы и временную, т.-е. приспособленную къ снятiю (нѣмецкая практика считаетъ крытымъ только вагонъ съ *постоянной* крышею; въ томъ же смыслѣ см. ст. 31 *проекта* Берн. Конв. ред. 1881 г.). Но открытый вагонъ, прикрытый *брезентами*, продолжаетъ считаться открытымъ ²⁾.

Ст. 104 примѣняется лишь тогда, когда грузъ перевезенъ въ открытомъ вагонѣ, *«согласно установленнымъ надлежащимъ порядкомъ условiямъ перевозки или по особому соглашенiю съ отправителемъ»*. Если открытый вагонъ выбранъ *дорогою* по другой причинѣ (напр., по недостатку крытыхъ), то дорога отвѣчаетъ въ общемъ порядкѣ, т.-е. такъ, какъ если бы грузъ перевозился въ крытомъ вагонѣ

¹⁾ Уничтоженiе груза отъ искръ паровоза не можетъ *само по себѣ* считаться гибелью отъ „непреодолимой силы“ (отд. касс. 4 янв. 1890 г. по д. Росс. Оби. Тр. Кладей съ Морш.-Сызранскою ж. д. № 1863—88 г.).

²⁾ Это признано и занесено въ протоколъ при обсужденiи проекта Бернской Конвенци (см. мое изд., стр. 69). По условiямъ международныхъ тарифовъ—Сб. Тар. № 473, § 31, доп. пост.—предоставленiе брезентовъ отправителю не усиливаетъ отвѣтственности дороги, если грузъ по тарифнымъ правиламъ не *долженъ* перевозиться въ открытомъ вагонѣ (?).—См. также Eisenb. Entscheid. III, 172 и др. Это рѣшенiе, однако, едва ли соотвѣтствуетъ смыслу § 67 регламента прежней редакци, въ которомъ прямо было сказано, что „отправитель, несогласный на перевозку своего груза въ открытыхъ вагонахъ“, можетъ потребовать за особую плату брезентовъ. Lanckmann (стр. 93) также того мнѣнiя, что „bâche“ (брезентъ), за который особо заплачено, то же, что крыша. Во всякомъ случаѣ при наличности брезентовъ нѣкоторыя опасности отпадаютъ (Schott, 491).—Если по тарифу дорога обязана давать свои брезенты, то, тѣмъ не менѣе, самое *прикрытiе* груза брезентами остается на *обязанности отправителя* (Eisenb. Entscheid., VI, 14). Дорога, разумеется, отвѣчаетъ за такiе брезенты, которые вмѣсто защиты отъ подмочки только задерживаютъ влагу (Dalloz 1883, I, 16). О томъ, въ какихъ случаяхъ дороги обязаны прикрывать грузъ брезентами см. ниже.

(см. Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1888 г. № 41). Наоборотъ, если, имѣя право везти грузъ въ открытомъ вагонѣ, дорога сама выбрала крытый, то ея положеніе отъ этого ухудшиться не можетъ, и она отвѣчаетъ такъ, какъ еслибы грузъ перевозился въ открытомъ вагонѣ; отсюда, напр., слѣдуетъ тотъ выводъ, что въ подобномъ случаѣ дорога не отвѣчаетъ за крышу, которая пропускаетъ влагу (Eisenb. Entsch. I, 912), и можетъ отвѣчать развѣ только за крышу, которая вмѣсто защиты только скопляетъ влагу.

Списокъ грузовъ, подлежащихъ (помимо особаго соглашенія съ отправителемъ) перевозкѣ въ открытыхъ вагонахъ съ уменьшенною отвѣтственностью, утвержденъ Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ въ силу особаго закона ¹⁾.

Что касается до „особаго соглашенія съ отправителемъ“, то оно удостовѣряется накладною и дубликатомъ, для чего въ дѣйствующей формѣ отведена особая рубрика ²⁾. Для дѣйствительности „соглашенія“ безразлично, *по какимъ мотивамъ* оно послѣдовало. Однако, если мотивомъ послужило притѣсненіе со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ, какъ-то: незаконный отказъ въ предоставленіи кры-

¹⁾ Собр. Узак., 1888 г. №№ 25 и 113, 1892 г. № 59, 1894 г. № 184, 1896 г. № 86. Въ списокъ этотъ вошли грузы, мало чувствительные къ атмосфернымъ вліяніямъ, а также не помѣщающіеся—или по инымъ причинамъ неспособные къ перевозкѣ—въ крытыхъ вагонахъ и нѣк. др. (Журн. Совѣта 1887, 494—9; 1888, 500; 1892 г., 66—7 и др.; см. еще Тамож. Правила 3 окт. 1887 г., §§ 147—8). Нагрузку въ открытые вагоны грузовъ большой скорости допускается лишь тогда, когда этого требуютъ размѣры влады. (Согл. о прям. сообщ. § 15).— Въ Бернской Конвенціи (ст. 31) вмѣсто „условій перевозки“ говорится о „тарифахъ“—безъ дальнѣйшихъ, притомъ, оговорокъ, но понятно, что „тарифы“ должны быть разрѣшены или утверждены правительствомъ. Въ Германіи условія, при коихъ допускается перевозка груза въ открытомъ вагонѣ, указаны въ §§ 37 и 38 общихъ тарифныхъ правилъ грузоваго тарифа („allgemeine Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn—Güter-Tarifs“), изъ которыхъ, между прочимъ, видно, что перевозка грузовъ въ открытыхъ вагонахъ помимо случаявъ, указанныхъ въ „Verkehrsordnung“, допускается тогда, когда это вызывается „настоятельными нуждами эксплуатаціи“ (zwingende Gründe des Betriebes“). По русско-германско-нидерландскому тарифу (Сб. Тар. № 877) перевозка въ открытыхъ вагонахъ въ предѣлахъ германскихъ и нидерландскихъ ж. д. разрѣшена не только тогда, когда это установлено условіями перевозки или вызывается устройствомъ груза или, наконецъ, требуется отправителемъ въ накладной, но и тогда, когда повагонный грузъ (весь или въ размѣрѣ свыше 80% всей нагрузки вагона) таксирруется по спеціальному тарифу (за исключеніемъ грузовъ, особо перечисленныхъ въ § 45).

²⁾ Одинъ фактъ *нагрузки средствами отправителя* еще не доказываетъ по закону, что отправитель изъявилъ согласіе на перевозку груза въ открытомъ вагонѣ (*отд. рѣш.* 24 мая 1896 г. по д. Ямина съ С.-Пет. Варш. ж. д. № 97—96 г.).

тыхъ вагоновъ, имѣвшихся въ наличности ¹⁾, то поврежденіе груза, произошедшее при перевозкѣ въ открытомъ вагонѣ, судъ вправѣ будетъ отнести къ *смитъ* дороги (см. ниже).

Цѣль „особаго соглашенія“ можетъ быть и противоположная, а именно, стороны могутъ согласиться, чтобы грузъ былъ перевезенъ въ *крытомъ вагонѣ вмѣсто открытаго*, въ которомъ онъ подлежитъ перевозкѣ согласно „списку“ ²⁾. Такое соглашеніе предусмотрено въ условіяхъ перевозки русско-германскаго тарифа — *Об. Тар. № 877, §§ 38 и 42—*, въ которыхъ, впрочемъ, оно допущено лишь за часть германскихъ и нидерландскихъ дорогъ. При наличности такого соглашенія или соглашенія о предоставленіи дорогами брезентовъ взимается: въ первомъ случаѣ — дополнительная плата въ размѣрѣ 10% провозной платы, а во второмъ — плата за пользованіе брезентами.

При перевозкѣ въ открытомъ вагонѣ дорога въ силу ст. 104 не отвѣчаетъ за могущее произойти отъ этого «поврежденіе». Подъ понятіе о „поврежденіи“ здѣсь никоимъ образомъ нельзя подвести *похищеніе*, или вообще *пропажу* отдѣльныхъ мѣстъ (что и оговорено прямо въ § 77 нѣмецкаго регламента; см. также ст. 32 швейц. закона 1875 г. и французскую практику у Lanckmann, 393, Sarrut, 129). Но, затѣмъ, „поврежденіемъ“ слѣдуетъ считать не только порчу груза, *уменьшающую* его стоимость, но и полную гибель или *уничтоженіе* груза, напр., отъ искръ локомотива ³⁾.

¹⁾ Отказъ этотъ долженъ быть точно удостовѣренъ надлежащимъ порядкомъ. Въ *отд. рѣш. 3 февр. 1887 г. по дд. Шкилева и Бронштейна съ Курско-Харьк.-Азовскою ж. д.* (№№ 3714—15—87 г.) Правит. Сенатъ, отвергая доводы кассаторовъ о томъ, что накладныя, въ которыхъ указанъ *путь слѣдованія (via крузовъ)*, подписаны ими *по принужденію* агента желѣзной дороги, вслѣдствіе отказа его отъ принятія грузовъ для слѣдованія по другому направленію, разъясняетъ, что „подписаніе накладной по принужденію могло бы быть доказываемо лишь заявленіемъ со стороны отправителя немедленной жалобы на принужденіе, къ чему при существующихъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ порядкахъ есть полная возможность, или во всякомъ случаѣ свидѣтелями самаго принужденія, а не свидѣтельскими показаніями объ обстоятельставахъ предшествующихъ“.

²⁾ Въ этомъ случаѣ отвѣтственность дороги превращается въ нормальную. См. *Eisenb. Entscheid. I, 9—11*; здѣсь, однако, признано, что такое соглашеніе должно быть *подъ страхомъ недѣйствительности* внесено въ накладную (§ 57 реглам.). Если въ тарифѣ сказано, что данный грузъ *по мѣрѣ возможности* будетъ перевозиться въ крытыхъ вагонахъ вмѣсто открытыхъ, то дорога *обязана* предоставить крытый вагонъ, если таковой имѣется свободнымъ (*Eisenb. Entsch. III, 172*).

³⁾ Регламентъ (§ 77) и ст. 32 швейц. закона 1875 г. дѣлаютъ исключеніе для случаевъ „трезвѣрной убыли въ вѣсъ“. — О желательности болѣе точнаго опредѣленія случаевъ, которые могутъ находиться въ дѣйствительной зависи-

Не взирая на возможную связь оказавшагося поврежденія съ перевозкою груза въ открытомъ вагонѣ ¹⁾ дорога все-таки отвѣчаетъ, если истецъ докажетъ, что оно произошло *по ея винѣ*. Виною считается нарушеніе предписанныхъ техническихъ правилъ, ограждающихъ безопасность перевозимыхъ грузовъ, а равно и нарушеніе тѣхъ обязанностей по охранѣ ввѣреннаго груза, которыя дорога продолжаетъ нести и тогда, когда съ нея слагается *часть* риска отъ опасностей, соединенныхъ съ перевозкою. Въ видѣ общаго правила можно признать, что дорога только не обязана принимать мѣръ къ охранѣ груза отъ такихъ опасностей, которыя неизбѣжно связаны съ перевозкою въ открытомъ вагонѣ (Eger, III, 270; Féraud-Giraud, II, 113; Sarrut, 133), всѣ же другія мѣры остаются на ея обязанности ²⁾.

мости отъ перевозки груза въ открытомъ вагонѣ, см. замѣтку Fick'a въ *Goldschmidt's Zeitschrift für d. ges. Handelsrecht*, XIX Anl. N. 89—90.—Въ Бернской Конвенціи во всѣхъ пунктахъ ст. 31 употреблено слово „*avarie*“, отъ котораго отличается „*manquant*“.—Германскій Имп. Судъ къ „поврежденіямъ“, могущимъ произойти отъ перевозки въ открытомъ вагонѣ, относитъ, напр., подмочку и пожаръ отъ искры локомотива (*Eisenb. Entsch.* I, 11—15; 272 и др. (см. ниже).

¹⁾ Возможность эта согласно разъясненію, данному въ § 24, должна быть установлена не только *in abstracto*, но при условіяхъ данной перевозки. Такъ, въ отд. рѣш. 12 января 1896 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кл. съ Главнымъ Штабомъ № 1971—95 г. Сенатъ нашелъ, что одинъ фактъ перевозки хлопка въ открытомъ вагонѣ и тотъ фактъ, что 10 кипъ были немного порваны сами по себѣ не могли служить достаточнымъ основаніемъ къ освобожденію желѣзной дороги отъ отвѣтственности за пожаръ безъ выясненія обстоятельствъ, при которыхъ произошелъ пожаръ, а также—значенія неисправной упаковки.

²⁾ Въ силу того же принципа, напр., въ отд. рѣш. 4 янв. 1890 г. по д. Росс. Общ. Тр. *Владей. съ Морш.-Сызр. ж. д.* (№ 1863—88 г.) признано, что неудовлетворительность упаковки не освобождаетъ желѣзной дороги отъ обязанности защищать грузъ отъ пожара.—По § 14 Соглаш. о прям. сообщ. (прим. 2) дороги берутъ на себя отвѣтственность за неприкрытіе брезентами хлѣба, гуано, шерсти, цемента, хлопка и пропитанныхъ жиромъ предметовъ. См. также объ обязательномъ прикрытіи брезентами грузовъ, подверженныхъ порчѣ, Сборникъ Пост. Мин. Пут. Сообщ. I, 180 (по условіямъ *русско-герм. тарифа—Сб. Тар. № 877*—брезенты, какъ сказано, предоставляются (за особую плату), лишь по требованію отправителя и лишь тогда, когда они имѣются на лицо и не могутъ быть повреждены грузомъ; самое прикрытіе лежитъ на обязанности отправителя). Дорога отвѣчаетъ за раструску клади отъ дурной нагрузки, за подмочку снизу отъ воды, скопившейся въ ящикахъ платформъ, за непринятіе возможныхъ мѣръ къ предотвращенію дальнѣйшаго вреда (ст. 70 О. У.), за неизвѣщеніе грузоходянна о порчѣ груза вслѣдствіе задержки въ пути, если грузъ принадлежитъ къ числу тѣхъ, которые подвержены быстрой порчѣ (Собр. Узак. 1889 г. № 99, § 19 „правилъ“), за несоблюденіе сроковъ доставки и несвоевременное извѣщеніе получателя о прибытіи груза (стт. 79, 80 и 53 Общ. Уст.), если будетъ доказано, что вредъ произошелъ *именно отъ этой причины* (см. стр. 118; Eger, III, 270 и Schott 489—90), за прикрытіе

Этотъ выводъ въ особенности примѣнимъ къ тому случаю, когда открытый вагонъ избранъ не по особому соглашенію съ отправителемъ, а по обязательнымъ для него „условіямъ перевозки“. Только въ первомъ случаѣ, когда самъ отправитель отказывается отъ крытаго вагона, въ этомъ *можно* усматривать отказъ его отъ соотвѣтствующихъ мѣръ къ охраненію груза.

б) По *второму пункту* ст. 104 дорога не отвѣчаетъ за „поврежденіе груза, который, согласно сдѣланному въ накладной заявленію отправителя, сданъ былъ къ перевозкѣ *вовсе безъ упаковки или въ упаковку неудовлетворительной*, тогда какъ по свойству груза и для того, чтобы не подвергать его утратѣ или поврежденію, надлежащая упаковка была необходима, *если поврежденіе дѣйствительно произошло вслѣдствіе отсутствія или недоброкачества упаковки*“. Въ дополненіе къ тому, что уже указано по этому предмету въ предыдущемъ параграфѣ, остается разъяснить, что собственно законъ понимаетъ подъ *удостоверенными* недостатками упаковки (которыхъ только и касается ст. 104). Ст. 104 какъ бы допускаетъ только одинъ видъ удостовѣренія, это именно: заявленіе, сдѣланное въ накладной самимъ отправителемъ. Изъ стт. 63—65, однако, видно, что удостовѣреніемъ можетъ служить кромѣ накладной также: 1) *осо-*

груза дурными брезентами, которые проускаютъ или даже скопляютъ влагу (ср. Dalloz, 1883, I, 16 и см. выше), за чрезмѣрное изобиліе искръ отъ локомотива, произошедшее отъ дурного угля или неосторожной топки (ср. *отд. тѣмъ. 4 янв. 1890 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Морш.-Сызр. ж. д. № 1863—88 г. и Рѣш. Герм. Имп. Суда у Eger, III, 270*), или вслѣдствіе отсутствія приспособленій для удержанія вылетающихъ изъ трубы и топки искръ („Правила содержанія подвижнаго состава“—*Собр. Узак. 1891 г. № 71, ст. 758, отд. I, § 27, п. 3*), за неподведеніе открытыхъ вагоновъ подъ навѣсъ во время продолжительныхъ остановокъ, если это было возможно (ср. Schott 489 и сл.; *contra*—Герм. Имп. Торг. Суд., Eger, III, 270) и за похищеніе (до чего могло въ свое время, доходить расхищеніе даже такого дешеваго груза, какъ минеральное топливо, видно изъ того, что, напр., въ теченіе двухъ лѣтъ изъ 6 милл. пудовъ антрацита, принадлежавшаго Русс. Общ. Парох. и Торговли, на разстояніи 72 верстъ отъ ст. Шахтная до ст. Ростовъ, расхищено было *шестьсотъ тыс. пуд.*, что, впрочемъ, объясняется установленною премією для ж. д. служащихъ за сбереженіе топлива. Заявл. и ходат. Юго-Вост. Подком., 248 и 276; Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 436).—Герм. Имп. Судомъ признано также, что при „особомъ соглашеніи“, (см. выше) дорога отвѣчаетъ за воспламененіе груза (пробковаго дерева) отъ искръ паровоза, если при составленіи поѣзда открытый вагонъ, вопреки обычаю, былъ прицѣпленъ *слишкомъ близко къ паровозу* (Eisenb. Entsch., IX, 80, 122; по этому дѣлу дорога ссылалась на то, что пожаръ могъ произойти отъ искръ встрѣчнаго поѣзда, но оказалось, что въ виду направленія вѣтра это было невозможно).—См. еще прилож. № 3 къ Соглаш. о прим. сообщ. („инструкція о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ“).

1) *бес заявленіе* отправителя и 2) *протоколъ*, который составляется въ силу ст. 64 въ случаѣ *отказа* отправителя отъ исправленія упаковки и о которомъ только „отмѣчается въ накладной“. Протоколъ, какъ видно изъ п. 11 „правиль употребленія накладной“, долженъ быть составленъ собственно въ тѣхъ случаяхъ, когда отправитель откажется отъ *заявленія* о недостаткахъ упаковки въ накладной или въ особомъ документѣ, изъ чего само собою слѣдуетъ, что протоколъ этотъ самъ по себѣ долженъ имѣть значеніе доказательства, если онъ составленъ при участіи жандармской полиціи (ст. 13 О. У.). Протоколъ, какъ доказательство, однако, можетъ быть оспоренъ, напр., когда въ немъ нѣтъ подробнаго описанія состоянія упаковки ¹⁾.

Недостатки упаковки должны быть удостовѣрены путемъ *точной изъ описанія* и указанія тѣхъ мѣстъ, въ которыхъ недостатки эти замѣчены; общая оговорка въ родѣ отмѣтки „тара плоха“ и т. п. не можетъ имѣть значенія, потому что лишаетъ возможности судить о степени зависимости обнаруженнаго впоследствии вреда отъ недостатковъ упаковки и о томъ, всѣ ли мѣста были дурно упакованы или только нѣкоторыя и какія именно (ср. прилож. 3 къ исполн.

¹⁾ Практика Сената по вопросу о способахъ удостовѣренія недостатковъ упаковки колеблется. Въ отд. рѣш. 31 марта 1889 г. по д. Лейбовича съ Полюск. ж. д., № 7967—88 ч., Сенатъ призналъ, что недостатки упаковки могутъ быть доказываемы не только накладною, но и особымъ заявленіемъ отправителя. Наоборотъ, въ отд. рѣш. 15 дек. 1889 г. по д. Гейова съ Либ.-Ром. ж. д. № 4188—89 г. Сенатомъ признано, что „какъ показаніе отправителя о состояніи упаковки, такъ и протоколъ о семъ должны быть непременно отмѣчены въ накладной (стт. 57—п. 14 и 64), которая, согласно ст. 55, служить вмѣстѣ съ дубликатомъ оной доказательствомъ взаимныхъ правъ и обязанностей сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки; посему, Мировой Съездъ не вправѣ былъ признать за доказательство недостатковъ упаковки груза истца заявленіе отправителя Бѣлинскаго, не внесенное въ накладную“.— По Бернской Конвенціи (ст. 31 и прилож. 3 къ исполнит. постан.), равно какъ и по нѣмецкому регламенту (§ 77), заявленіе объ упаковкѣ также обязательно должно быть внесено въ накладную или отмѣчено въ ней. Eger (III, 273) также того мнѣнія, что безъ внесенія въ накладную „особое заявленіе“ не имѣетъ никакого значенія; онъ ссылается на категорическій текстъ ст. 424 Кодкса (ср. пп. а и б нашей ст. 104: „по особому соглашенію“, „согласно сдѣланному въ накладной заявленію“). Изъ ст. 9 Бернской Конвенціи видно, впрочемъ, что *одного* внесенія въ накладную заявленія (*mention spéciale*) о состояніи упаковки недостаточно, а требуется еще непременно *особое объявленіе* отправителя (*déclaration spéciale*) по приложенному къ Конвенціи образцу и что „если отправителемъ не было сдѣлано вышеупомянутаго объявленія, то онъ отвѣтствуетъ за видимыя снаружи недостатки упаковки въ томъ только случаѣ, когда онъ окажется виновнымъ въ зломъ умыслѣ“. Это, очевидно, требуется въ виду того, что при наличности одной лишь отмѣтки въ накладной можетъ возникнуть споръ, кѣмъ и когда эта отмѣтка сдѣлана.

постан. Бернской Конв.; ст. 14 швейц. закона 1875 г.; Lanckmann, 212).

Дорога не отвѣчаетъ за „поврежденіе“, могущее произойти отъ недостатка упаковки. Подъ понятіе „поврежденіе“, однако, подходитъ и *полная гибель* груза отъ какой либо *естественной* причины (напр., утечки), что видно уже изъ словъ того же пункта ст. 104 („утратѣ или поврежденію“). Но сюда не подходитъ *похищеніе*.

Дорога отвѣчаетъ, если истецъ докажетъ ея вину (ср. сказанное по этому предмету объ открытыхъ вагонахъ)¹⁾. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что виною дороги нельзя считать непринятіе мѣръ къ исправленію упаковки въ пути (ст. 70 О. У.), ибо, *если этого не пожелаалъ сдать самъ отправитель, то и дорога этого дѣлать не обязана*; другое дѣло было бы, если бы недостатки упаковки были незамѣтнаго свойства.

Для освобожденія дороги отъ отвѣтственности на основаніи п. 2 ст. 104 судъ обязанъ установить „*по обстоятельствамъ даннаго случая*, какъ-то: по роду упаковки и степени неисправности ея, по свойству груза, облегчающему болѣе или менѣе его раструску, утечку и т. п., по большому или меньшему разстоянію, имъ пройденному, по числу оказавшихся необходимыми перегрузокъ и т. д., что убьль въ такомъ-то размѣрѣ *могла* произойти отъ неудовлетворительности упаковки“ (Рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 108 по д. Бернштейна).

§ 26. Дальнѣйшія отступленія отъ нормальнаго типа отвѣтственности.— Собственная нагрузка и выгрузка.— Грузы, подверженные порчѣ или утратѣ.— Животныя.— Грузы съ проволочными (ст. 104, пп. в, г, д и е).

в) По *третьему пункту ст. 104* дорога не отвѣчаетъ (пока не будетъ доказано происхожденіе вреда отъ другой причины) „за поврежденіе того груза, *нагрузка или выгрузка* коего, по условіямъ перевозки или по особому соглашенію съ отправителемъ, предоставлена была *отправителю*, если причиненный ущербъ находится въ зависимости отъ самаго производства нагрузки и выгрузки или же отъ неисправности той или другой“. Производя самъ нагрузку или выгрузку, грузохозяинъ принимаетъ на свой рискъ опасности, соеди-

¹⁾ Въ *отд. рѣш.* 4 янв. 1890 г. по д. Росс. Обш. Гр. Кладей съ Моршанско-Сызран. ж. д. № 1863—88 г. Сенатъ призналъ, напр., что неудовлетворительность упаковки не избавляетъ дорогу отъ обязанности защитить грузъ отъ пожара.— По вопросу о крючкахъ, употребляемыхъ для нагрузки и выгрузки см. Сб. Тар. № 258.

ненныя съ этими операціями; взаѣмнѣ этого онъ избавляется отъ уплаты сборовъ за нагрузку или выгрузку.

„Условія перевозки“¹⁾ должны быть утверждены правительствомъ (ст. 77). Закономъ 1895-го года (*Собр. Узак.* № 88) постановлено: „возложить производство нагрузки и выгрузки перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ за извѣстными лишь въ точности опредѣленными на сей предметъ исключеніями, указанными въ составленныхъ для руководства желѣзныхъ дорогъ правилахъ, на обязанность жемъзмагъ дорогъ“. Въ правилахъ же 2/24 мая 1895 г., утвержденныхъ Совѣтомъ по ж. д. дѣламъ (и относящихся ко всѣмъ грузамъ, исключая лишь тѣ, которые нагружаются въ частныхъ складахъ (или изъ нихъ выгружаются), а также перевозятся въ спеціальныхъ вагонахъ или на основаніи особыхъ правилъ), постановлено, что нагрузка и выгрузка средствами грузохозяина *обязательно* подлежатъ лишь тѣмъ грузамъ, которые нагружаются или выгружаются при помощи особыхъ приспособленій, не принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ, но допускаемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія; кромѣ того, обязательной *нагрузкѣ* средствами отправителя подлежитъ твердое минеральное топливо. Относительно же грузовъ, перевозимыхъ *въ навалку* (см. § 51), допускается особое *соглашеніе* о нагрузкѣ и выгрузкѣ ихъ средствами грузохозяина; соглашеніе это (т.-е. желаніе отправителя) должно быть выражено въ накладной (*Собр. Узак.* 1895 г. № 88).

„Особое соглашеніе съ отправителемъ“ о нагрузкѣ и выгрузкѣ въ *международномъ* сообщеніи можетъ служить основаніемъ для измѣненія отвѣтственности лишь тогда, когда подобныя соглашенія допускаются на территоріи того государства, гдѣ эти соглашенія должны быть *исполнены* (ст. 31 Бернской Конвенціи)²⁾. Такимъ образомъ, если грузъ посылается въ такую страну, гдѣ особыя соглашенія о выгрузкѣ средствами получателя не допускаются (какъ у насъ въ Россіи — за исключеніемъ навалочныхъ грузовъ), то соглашеніе это не имѣетъ значенія и не можетъ вліять на отвѣтственности, хотя бы оно и считалось вполнѣ дѣйствительнымъ по зако-

¹⁾ По Бернской Конвенціи — „тарифныя правила“ (ср. стр. 152).

²⁾ Въ Германіи всѣ грузы нагружаются и выгружаются средствами товарохозяевъ, исключая „Stückgüter“ и нѣкоторые другіе грузы, нагрузку и выгрузку коихъ беретъ на себя желѣзная дорога (*Allgemeine Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs*, §§ 35 и 36). См. въ томъ-же смыслѣ тарифныя правила русско-герм.-нидерландскаго сообщенія, § 35, въ которыхъ, кромѣ того, оговорено, что нагрузка или выгрузка, произведенная рабочими желѣзной дороги безъ письменнаго требованія грузохозяина и — подъ его наблюденіемъ, не приравнивается къ нагрузкѣ или выгрузкѣ, произведенной средствами дороги (*Сб. Тар.* № 877).

намъ того государства, гдѣ соглашеніе это состоялось, т.-е. гдѣ грузъ сданъ къ отправкѣ.

Если вопреки „условіямъ перевозки“ или „соглашенію“ нагрузка или выгрузка произведена средствами дороги со взиманіемъ за это особой платы, то отвѣтственность остается нормальною. Но, если это послѣдовало вслѣдствіе того, что самъ грузокозьяинъ въ время не преступилъ къ нагрузкѣ или выгрузкѣ и если притомъ не доказано никакой вины желѣзной дороги (§ 23), то здѣсь можетъ быть примѣненъ первый пунктъ ст. 102 Общ. Уст. ¹⁾).

Кладъ считается нагруженною или выгруженною средствами грузокозьяина, если операціи эти произведены, хотя бы и желѣзнодорожными рабочими, но нанятыми отъ грузокозьяина (Féraud-Giraud, II, 116; Eger, Pr. Eis. II, 499).

Дорога не отвѣчаетъ за вредъ, могущій произойти какъ отъ самаго „производства нагрузки или выгрузки“, такъ и отъ „неисправности той или другой“, т.-е. отъ дурной укладки ²⁾, отъ неправильнаго размѣщенія отдѣльныхъ мѣстъ въ вагонѣ, плохаго прикрытія, плохаго прикрѣпленія, — что, напр., можетъ влечь за собою выпаденіе мѣстъ изъ вагона, взаимные толчки, удары объ стѣнки вагона, и пр.

По правиламъ, дѣйствующимъ на большинствѣ иностранныхъ дорогъ, дорога при нагрузкѣ средствами отправителя не отвѣчаетъ за *вѣсъ и количество мѣстъ, показанные въ накладной*, т.-е. накладная въ этой части не имѣетъ силы доказательства (см. стр. 24 ³⁾).

Производство нагрузки или выгрузки средствами товарокозьяина не избавляетъ дорогу отъ обязанности заботиться о сохранности груза *въ пути* (см. объ угольныхъ грузахъ Указ. Мин. Пут. Сообщ. 1890 г. № 22); о цѣлесообразномъ устройствѣ самаго вагона, объ очисткѣ его отъ сора, провѣтриваніи и дезинфекціи (послѣ перевозки скота, керосина, рыбы, тряпья и пр. — см. Сборникъ Минист. Постан. I, 172; Указ. Мин. П. С., 1885 г., № 38), объ устройствѣ нѣкоторыхъ приспособленій, о повѣркѣ вмѣстимости вагона при перевозкѣ животныхъ, о прекращеніи вреда, обнаруженнаго въ пути (ст. 70; см. также Собр. Уз. 1889 г. № 99, § 19 „правиль“) ⁴⁾.

¹⁾ Признано Германскимъ Имперскимъ судомъ (Eger, Pr. Eis., II, 500).

²⁾ См., напр., Соглаш. о прам. сообщ., §§ 16—18.

³⁾ Съ другой стороны, въ швейцар. законѣ 1875 г. (ст. 32) постановлено, что къ „ущербу, находящемуся въ зависимости отъ нагрузки и выгрузки“, не могутъ быть отнесены какъ пропажа цѣлаго мѣста, такъ и *уменьшеніе вѣса*. Вопреки этому, къ возможнымъ послѣдствіямъ дурной нагрузки Schott (стр. 492) относитъ также кражу отдѣльныхъ мѣстъ.

⁴⁾ Не взирая на то, что нагрузка произведена средствами отправителя, судъ въ правѣ признать дорогу отвѣтственною за оказавшіеся разбитыми каменные ватки, если судомъ установлено, что они были приняты дорогою въ

Бываютъ случаи, когда при собственной нагрузкѣ отвѣтственность дороги не только смягчается, но и вообще не имѣетъ мѣста впредь до извѣстнаго момента. Такъ, по правиламъ о „припискѣ“ къ станціямъ частныхъ складочныхъ пространствъ и помѣщеній, нагрузка изъ помѣщеній и пространствъ, соединенныхъ рельсовымъ путемъ со станціею, производится средствами отправителя (если нѣтъ особаго договора по этому предмету), причемъ самый приѣмъ груза и выдача дубликата производится лишь впоследствии на станціи (*Собр. Узак.* 1896 г. № 120).

По *четвертому пункту ст. 104* дорога не отвѣчаетъ за ущербъ въ такихъ грузахъ, которые *по самымъ свойствамъ своимъ подвержены полной или частичной утратѣ или поврежденію*, какъ-то: поломкѣ, ржавчинѣ, внутренней порчѣ, утечкѣ, раструскѣ и усышкѣ свыше установленной нормы,—если ущербъ произошелъ отъ которой-либо изъ исчисленныхъ причинъ, т.-е. (см. § 24) если онъ *могъ* произойти отъ этихъ причинъ, и грузокозьяинъ не докажетъ, что въ данномъ случаѣ ущербъ произошелъ отъ другой причины. Мотивомъ уменьшенія отвѣтственности здѣсь служить уже не *дешевизна* перевозки (какъ въ пунктахъ первомъ и третьемъ ст. 104)¹⁾, а *чрезвычайный рискъ*, сопряженный съ перевозкою упомянутыхъ предметовъ, которые не выдерживаютъ обращенія, безвреднаго для всякихъ другихъ грузовъ. Сюда относятся: вещества легко воспламеняющіяся, ѣдкія, легко приходящія въ броженіе или гніеніе или подверженныя порчѣ отъ мороза или жара, металлическія вещи, если онѣ легко подвержены ржавчинѣ, хрупкіе предметы (какъ-то: легко ломающаяся мебель, литье, стекло и пр.). Число подобныхъ грузовъ очень велико, несчастные случаи съ ними въ пути весьма часты, но столь же часты такія ссылки на „естественныя свойства“ груза, которыя могутъ прикрыть собою всякую небрежность агентовъ желѣз-

¹⁾ Однако, и здѣсь англо-американская практика обусловливаетъ отвѣтственность размѣромъ провозной платы въ *томъ смыслѣ*, что, если въ виду риска, сопряженнаго съ перевозкою подобныхъ грузовъ, плата *повышена*, то параллельно съ этимъ—ограниченіе отвѣтственности *отпадаетъ* (такъ какъ въ добавочной платѣ можно видѣть какъ бы *страховую премию*). То же правило принято въ швейцарскомъ законѣ для ломкихъ предметовъ. Достойныя вниманія также нѣкоторыя мѣры, предложенныя въ германскомъ проектѣ 1874 г. для облегченія столь частыхъ на практикѣ послѣдствій перевозки грузовъ, подверженныхъ порчѣ, по желѣзнымъ дорогамъ. Имѣя въ виду частые случаи отказа получателей отъ приѣма подобныхъ грузовъ Проектъ обязываетъ желѣзную дорогу въ этихъ случаяхъ *безплатно* доставлять грузъ обратно отправителю, а также — матеріалы и орудія, необходимыя для исправленія груза (ст. 53 Проекта).

ной дороги въ обхожденіи съ грузомъ. Въ виду этого и важно, прежде всего, опредѣлить съ большею или меньшею точностью, о *какихъ именно грузахъ* говорится въ четвертомъ пунктѣ ст. 104—въ отличіе отъ ст. 102, которая въ видѣ общаго правила также освобождаетъ желѣзную дорогу отъ отвѣтственности за порчу и утрату груза отъ естественныхъ его свойствъ, но лишь при условіи, если это въ точности *будетъ доказано желѣзною дорогою* (между тѣмъ какъ по ст. 104-ой достаточна одна *возможность* происхожденія вреда отъ естественныхъ свойствъ груза).

Для разъясненія этого вопроса слѣдуетъ сопоставить редакцію п. 4 ст. 104 съ редакціею п. 4 ст. 31 Бернской Конвенціи, которая говоритъ о грузахъ, подверженныхъ *особой* опасности (*danger particulier*) потерпѣть ущербъ въ пути, и съ редакціею § 77 нѣмецкаго регламента, гдѣ говорится о грузахъ, *особенно* подверженныхъ утратѣ или порчѣ отъ естественныхъ свойствъ (*der besonderen Gefahr ausgesetzt sind*). Въ этомъ словѣ „особенно“, очевидно, весь центръ тяжести, а между тѣмъ его-то у насъ въ законѣ не оказалось,—очевидно, лишь благодаря неумѣлому переводу ст. 31 проекта Бернской Конвенціи, изъ котораго законъ нашъ заимствованъ. Прав. Сенатъ въ рѣш. 1894 г. № 109 по д. Астафьева далъ объясненіе въ томъ же смыслѣ. Сопоставляя нашъ Уставъ съ Конвенціею, Прав. Сенатъ находитъ, что въ п. 4 ст. 104-ой имѣются въ виду лишь грузы, подверженные *чрезвычайной* опасности въ пути вслѣдствіе своихъ естественныхъ свойствъ. „Слѣдовательно, это по природѣ своей *особенно чувствительные* грузы, *лежко* подверженные утратѣ или порчѣ въ силу такихъ обстоятельствъ, которые для другихъ грузовъ не опасны или мало опасны, какъ напр., обыкновенное сотрясеніе при перевозкѣ, легкіе толчки, незначительное поврежденіе упаковки, атмосферныя вліянія во время перевозки, храненіе груза въ складѣ“¹⁾. Засимъ, ссылаясь на п. 4 ст. 104-ой, дорога (какъ изложено далѣе въ томъ же рѣшеніи) обязана доказать, что „*no*

¹⁾ Ср., однако, отд. рѣш. 3 апрѣля 1897 г. по д. Заюнчовскаго съ Ив.-Домбр. ж. д. № 2835—96 г., въ которомъ Сенатъ нашелъ правильнымъ примѣненіе п. 4 ст. 104 къ „сыромолотному“ хлѣбу (ячменю), хотя судъ и ссылаясь на то, что ячмень не принадлежитъ къ числу такихъ грузовъ, которые *при нормальныхъ условіяхъ* были бы подвержены особой опасности испортиться въ пути. Въ другомъ рѣшеніи (*отд. рѣш.* 16 октября 1897 г. по д. Маркина съ Варш.-Тересн. ж. д. № 1266—97 г.) Сенатъ, наоборотъ, призналъ неправильнымъ освобожденіе дороги отъ отвѣтственности за порчу овса при цѣлости вагонныхъ пломбъ (дорога *сослалась* на то, что овесъ былъ сыромолотный, а Съѣздъ, ссылаясь на п. 4 ст. 104, возложилъ бремя доказательства на истца).—Объ отвѣтственности дорогъ за усышку хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ сыпную, свыше 1%, см. Соглаш. о прям. сообщ., § 136.

обстоятельствамъ настоящаго случая (ср. привед. выше рѣш. 1894 г. № 108 по д. Бернштейна) порча груза *могла* произойти отъ свойствъ груза“ въ теченіи такого-то опредѣленнаго періода времени (напр., до истеченія срока доставки).

Дорога, далѣе, и при перевозкѣ грузовъ, указанныхъ въ п. 4 ст. 104, отвѣчаетъ за свою *вину*. Виною считается неохраненіе груза отъ такихъ опасностей, которыя съ его особыми естественными свойствами не находятся въ необходимой связи. Охрана эта тѣмъ болѣе обязательна, что уменьшеніе отвѣтственности здѣсь *вовсе не зависитъ отъ отправителя и не уравнивается дешевизною провозной платы*. Нельзя только вмѣнять дорогѣ въ вину непринятіе такихъ мѣръ, которыя несовмѣстимы съ требуемою для всѣхъ остальныхъ грузовъ быстротою перевозки и требовали бы экстраординарныхъ расходовъ ¹⁾. Всѣ же другія мѣры, необходимыя для сохранности груза, всецѣло остаются на обязанности желѣзной дороги, такъ какъ въ данномъ случаѣ отправитель *вовсе не принимаетъ на себя части риска* (какъ, напр., при перевозкѣ въ открытомъ вагонѣ, при сдачѣ груза въ завѣдомо дурной упаковкѣ, при собственной нагрузкѣ или выгрузкѣ). Вслѣдствіе этого, напр., дорога отвѣчаетъ за неосторожную нагрузку (напр. крючьями), выгрузку или перегрузку ²⁾, при-

¹⁾ Тезисы франц. касс. суда: „les compagnies ne sont pas obligées de donner à la marchandise des soins exceptionnels autres que ceux qui leur sont imposés par le tarif requis et qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le prix qui leur est alloué, — „des soins, qui seraient incompatibles avec les nécessités du service, dont elles sont chargées et l'observation des délais qui leur sont imposés“ (см. Dalloz 1884, I, 194, 344; 1888, I, 72, 351 и мн. др.). Французскій касс. судъ по этому, какъ и многимъ другимъ вопросамъ желѣзнодорожнаго права, стоитъ на стражѣ интересовъ дорогъ. Такъ, напр., (беря нѣсколько частныхъ случаевъ), судъ не считаетъ дорогу отвѣтственною за утечку масла, произошедшую отъ ослабленія тары вслѣдствіе тренія обручей о стѣнки вагона, за замерзаніе жидкости отъ сильнаго холода въ пути, которое, однако, могло быть предотвращено своевременнымъ измѣненіемъ упаковки (обложеніемъ соломой и т. д.; см. Dalloz 1883, I, 15; 1883, I, 72 и др.; см., однако. Féraud-Giraud, II, 136—объ открытыхъ вагонахъ и объ усыхкѣ спирта отъ солнечныхъ лучей). Сверхъ того, франц. касс. судъ требуетъ, чтобы вина дороги была прямо доказана, такъ что, напр., предположеніе палаты о томъ, что изломъ (мраморной плиты), *строятно, произошолъ при нагрузкѣ*, касс. судъ нашелъ недостаточнымъ для признанія дороги отвѣтственною (Dalloz 1883, I, 34 и мн. др.).

²⁾ Однако, вину дороги нельзя усматривать уже *въ самомъ фактѣ производства перегрузки*. Въ отд. рѣш. 5 мая 1889 г. по д. Иванова съ Главн. Общ. № 2197—88 Сенатъ нашелъ, что порча арбузовъ не можетъ быть отнесена къ винѣ желѣзныхъ дорогъ *только* на томъ основаніи, что въ пути была произведена перегрузка, такъ какъ обязательное прямое сообщеніе (ст. 7—9) не исключаетъ законности перегрузки (ср. § 65 и слѣд. Соглаш. о прям. сообщ.).

чемъ одна цѣлость наружной тары (вопреки прежде существовавшимъ правиламъ) не можетъ свидѣтельствовать о томъ, что такой неосторожности допущено не было. Дорога отвѣчаетъ за дурную укладку, особенно, если отправитель въ накладной или путемъ надписи на тарѣ указалъ надлежащій способъ укладки (напр.: „бочки ставить стоймя“, „кладъ предохранять отъ солнца“); съ другой стороны, однако, эти указанія имѣютъ только значеніе свѣдѣній о свойствахъ груза, а не безусловно обязательныхъ для дороги требованій. Если отправитель для сохранности груза сдѣлалъ въ вагонѣ какія-нибудь приспособленія, то при перегрузкѣ въ пути приспособленія эти должны быть перенесены или же вновь устроены. Дорога обязана охранять грузъ отъ огня, въ томъ числѣ, конечно и грузъ легко воспламеняющійся ¹⁾. Особое вниманіе слѣдуетъ обратить на то, что дорога и здѣсь отвѣчаетъ за такую порчу или утрату, которая произошла отъ несоблюденія сроковъ доставки (ст. 53) ²⁾, причемъ, по разъясненію Правит. Сената, не грузооозяинъ обязанъ доказывать, что порча произошла отъ просрочки, а, наоборотъ, желѣзная дорога, утверждающая, что порча произошла еще до просрочки, обязана установить, что это въ данномъ случаѣ было возможно (см. цитир. выше рѣш. 1894 г. № 109 по д. Астафьева) ³⁾.

¹⁾ Такъ напр., въ одномъ дѣлѣ, гдѣ дорога привлечена была къ отвѣту за сгорѣвшія бенгальскія спички, причемъ дорога оправдывалась тѣмъ, что спички легко загораются отъ соприкосновенія съ пламенемъ, Герм. Имп. Судъ нашелъ, что соприкосновеніе съ пламенемъ вовсе не входитъ въ опасности перевозки. При перевозкѣ влады въ открытомъ вагонѣ, говорить Судъ, дорога дѣйствительно не обязана оберегать грузъ отъ соприкосновенія съ искрами паровоза, но это происходитъ отъ того, что въ этомъ случаѣ опасность соприкосновенія съ искрами принимаетъ на себя отправитель, получая за это скидку къ провозной платѣ. Въ данномъ же случаѣ этого нѣтъ. Кромѣ того, Импер. Судъ нашелъ, что подъ „легко воспламеняющимися“ (leichtentzündliche) предметами регламентъ разумѣетъ только предметы, подверженные самовозгоранію (Eisenb. Entscheid. V, 140). Если же предметы дѣйствительно подвержены самовозгоранію, то, по разъясненію австрійской практики, для разрѣшенія вопроса объ отвѣтственности дорогъ безразлично, какъ легко и какъ часто онъ этому подверженъ; въ случаѣ пожара дорога не отвѣчаетъ, пока не будетъ доказано, что въ данномъ случаѣ самовозгораніе не имѣло мѣста (Eisenb. Entscheid. VI, 14).

²⁾ Если, однако, судъ установитъ, что дорога предупредила отправителей о свѣжныхъ заносахъ объявленіями на станціяхъ и телеграммами, то онъ въ правѣ признать ее неотвѣтственною за порчу (отд. рѣш. 11 мая 1890 г. по д. Генца съ Морш.-Сызр. ж. д. № 7320—89).

³⁾ Ср. также отд. рѣш. 21 февраля 1892 г. по д. Шнитмана съ Моск.-Брест. ж. д. № 2061—91 г. (порча отъ мороза).—За порчу груза отъ несоблюденія сроковъ доставки дороги отвѣчаютъ и тогда, когда сроки эти установлены самими дорогами и ниже максимальныхъ (отд. рѣш. 10 сент. 1892 г. по

Далѣе, дорога отвѣчаетъ за порчу, произошедшую отъ несвоевременнаго извѣщенія получателя о прибытіи груза (ст. 70 и 80), отъ неизвѣщенія отправителя и получателя о задержкѣ въ пути вслѣдствіе перерыва сообщенія (Собр. Узак. 1889 г. № 99, § 19), отъ непринятія возможныхъ мѣръ къ предотвращенію дальнѣйшаго вреда (ст. 70 Общ. Уст. и Соглаш. о прям. сообщ.). Слѣдуетъ замѣтить, наконецъ, что изъ числа грузовъ, упомянутыхъ въ четвертомъ пунктѣ ст. 104, многіе принимаются только съ соблюденіемъ особыхъ условій (ст. 91), т.-е., между прочимъ, лишь въ особой упаковкѣ, предохраняющей грузъ отъ порчи и утраты. Если, не взирая на точное соблюденіе предписанныхъ дорогами условій безопасности, грузъ оказался испорченнымъ или утраченнымъ, то на обязанности дорогъ лежитъ выяснить, отъ какой именно особой причины вредъ могъ произойти въ *данномъ* случаѣ ¹⁾.

Что касается до самаго понятія о „полной или частичной уtratѣ или поврежденіи“, то въ четвертомъ пунктѣ ст. 104 это понятіе особыхъ сомнѣній не возбуждаетъ. Нужно замѣтить только, что подъ понятіе „утраты“ подходитъ и убыль въ вѣсѣ, которая служитъ признакомъ частичной *утраты самаго груза* ²⁾.

д. Куркина съ Моск.-Курск. ж. д. № 4949—91 г.; ср. выше, § 17).—Если грузъ отправленъ *большою скоростью*, то дорога можетъ отвѣчать лишь за порчу, произошедшую отъ несоблюденія *максимальныхъ* сроковъ доставки, установленныхъ для грузовъ большой скорости (см. стр. 92). Такимъ образомъ, одно то обстоятельство, что грузъ большой скорости перевезенъ въ обыкновенномъ товарномъ поѣздѣ вмѣсто поѣзда, равнаго по скорости движенія пассажирскому, не можетъ служить основаніемъ для предъявленія къ желѣзной дорогѣ претензій о *вознагражденіи за порчу* (отд. рѣш. 13 марта 1896 г. по д. Талакова съ Упр. Каз. ж. д. № 5600—95 г.; по вопросу объ исчисленіи *провозной платы* въ этомъ случаѣ см. § 34).—На основ. прим. къ § 88 Соглаш. о прямомъ сообщеніи скоропортящіяся грузы, какъ-то: парное и мерзлое мясо, свѣжая и мерзлая рыба, свѣжее сало и др. должны быть отправляемы принимающими и передаточными станціями *по возможности съ первыми отходящими поѣздами*.

¹⁾ „Для перевозки фруктовъ и другихъ скоропортящихся грузовъ, требующихъ особо приспособленныхъ вагоновъ, всѣ дороги слѣдованія въ направленіяхъ уже установившихся должны принять участіе въ приспособленіи специальныхъ вагоновъ“ (Циркул. Д-та жел. д. 15 сент. 1894 г. № 14624, Сб. Тар. № 574).

²⁾ Это-то до известной степени и оправдываетъ существовавшее ранѣе на нашихъ дорогахъ правило о томъ, что дороги не отвѣчаютъ за убыль въ вѣсѣ свѣжихъ състныхъ припасовъ, а также предметовъ, которые помѣщаются въ жидкостяхъ (напр., въ рассолѣ, уксусѣ, маслѣ, спиртѣ и пр. — *Копе. I гр. 1879 г. § 95; II гр. 1871 г. § 70; III гр. 1870 г. § 70*). XXIII Съездъ въ своемъ „проектѣ условій перевозки“ предложилъ восстановить силу этого правила въ *развитіе ст. 106* (см. ниже), но это предложеніе у насъ найдено было

д) По пятому пункту ст. 104 дорога не отвѣчаетъ „за вредъ, причиненный живому животному, если этотъ вредъ былъ послѣдствіемъ свойствъ желѣзнодорожной перевозки въ отношеніи къ такимъ животнымъ“¹⁾. Это правило по мотивамъ своимъ совпадаетъ съ правиломъ о неответственности дорогъ за грузы, легко подверженные порчѣ и уtratѣ въ пути (ст. 104, п. г.).

Законъ говорить о вредѣ, „причиненномъ животному“, но подъ это понятіе слѣдуетъ подвести и исчезновеніе животнаго (убѣгъ скота и т. п.), такъ что дѣло идетъ собственно о вредѣ, причиненномъ *хозяину животнаго*.

Виною дороги въ данномъ случаѣ должно считаться, наприм., плохое запираніе дверей, облегчающее убѣгъ скота, неосторожность при маневрированіи поѣзда, плохая дезинфекція вагоновъ и недостаточная очистка отъ навоза, отсутствіе или недостаточность оконъ или рѣшетокъ въ вагонахъ и колець для привязи, приспособленій для посадки и высадки и для водопоя въ вагонахъ, допущеніе погрузки скота въ такомъ количествѣ, которое превышаетъ нормальную вмѣстимость вагона, нарушеніе предписанныхъ правилъ объ *ускоренной доставкѣ* животныхъ и т. д.²⁾ Виною дороги не считается такое упущеніе, устраненіе коего лежало на обязанности провозатаго при животныхъ (см. ниже).

несоответствующимъ смыслу закона (см. Журналы Совѣта по ж.-д. дѣл. 1887 г., стр. 9). Подобное же мнѣніе находимъ въ книгѣ Thölъ: Die 23 Ungültigkeiten des deutschen Betriebsreglements. Нужно замѣтить только, что нельзя развѣ навсегда освободить дороги отъ *всякой* ответственности за убыль въ вѣсѣ указанныхъ предметовъ (проектъ Съѣзда); дорога только въ томъ случаѣ свободна отъ ответственности, если она докажетъ, что данная убыль въ вѣсѣ *могла* произойти отъ свойства самаго груза.

¹⁾ Редакція п. 5 ст. 31 Бернской Конвенціи: „если этотъ вредъ былъ слѣдствіемъ особой опасности, которую влечетъ за собою желѣзнодорожная перевозка такихъ животныхъ“.

²⁾ См. Сборникъ Мин. Пост. II, 146 (запир. дверей), I, 172 (дезинфекція, рѣшетки, приспособленіе), II, 95, 308 (нормальная вмѣстимость), I, 211; II, 105, 95 (ускоренная доставка); Журналъ Мин. Пут. Сообщ. 1890 г. № 56 (рѣшетки; водоной на каждаыхъ 400 верстахъ безъ вывода животныхъ изъ вагоновъ; допущеніе погрузки зерноваго и травянаго корма совмѣстно съ животными); Сб. Тар. №№ 547 и 770 (циркул. Д-та ж. д. 1894 г. № 9556 и 1896 г. № 13160 — списокъ станцій нагрузки, выгрузки и поенія скота и правила о приспособленіяхъ для водопоя), Сб. Тар. № 566 (рѣшетки и пр.); *Собр. Узак.* 1891 г. № 75 и 1892 г. № 63 (перевозка лошадей), 1892 г. № 74 (перевозка живой птицы и мелкихъ животныхъ), 1892 г. №№ 29 и 85, 1896 г. № 91 (перевозка скота партіями въ 8 головъ и менѣе); Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1890 г. стр. 241 и 1892 г., стр. 76 (о правилахъ перевозки лошадей), 1892 г., стр. 161 (о перевозкѣ птицы), 1892 г., стр. 178 (о поштучной перевозкѣ скота).

е) По *шестому* пункту ст. 104 дорога не отвѣчаетъ „за поврежденіе грузовъ и за вредъ животнымъ перевозимымъ ¹⁾ по правиламъ перевозки или по особому съ отправителемъ соглашенію *при провозятыхъ*,—если ущербъ произошелъ отъ опасности, устраненіе которой лежало на обязанности провозятыхъ“ ²⁾. Мотивъ этого закона понятенъ: разъ грузъ находится подъ непрерывнымъ наблюденіемъ хозяина или его служащихъ, то самое собою падаетъ то главное соображеніе, ради котораго собственно и установлена отвѣтственность за всѣ опасности, соединенныя съ перевозкою (см. § 22).

„Правила перевозки“ должны быть утверждены правительствомъ; иначе, дороги имѣли бы право требовать провозятыхъ для всѣхъ вообще грузовъ и этимъ путемъ уменьшать свою отвѣтственность (см. Проектъ съ мотив. стр. 385). „Особое соглашеніе“ должно быть внесено въ накладную.

Такъ какъ дорога не отвѣчаетъ за вредъ, произошедшій отъ такихъ опасностей, устраненіе коихъ лежало на обязанности провозятаго, то она не отвѣчаетъ за эти опасности и тогда, когда провозятый въ дорогѣ отъ груза *отсталъ* (о томъ, какія обязанности дорога продолжаетъ нести, не взирая на присутствіе провозятыхъ, см. выше, п. д) ³⁾.

§ 27. Дальнѣйшія отступленія отъ обыкновеннаго типа отвѣтственности.— Грузы, подверженные нормальной убыли въ вѣсѣ (ст. 106 Общ. Уст.).— Грузы, отправленные подъ неточнымъ наименованіемъ или безъ соблюденія «особыхъ условій» (ст. 105 Общ. Уст.).

Ст. 106 Общ. Устава, по содержанію своему и мотивамъ вполне примыкающая къ тѣмъ отступленіямъ отъ нормальнаго типа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, которыя приведены въ ст. 104, гласить, что „за *недостачу въ вѣсѣ такихъ грузовъ, которые по естественнымъ свойствамъ своимъ подвержены во время перевозки убыли въ вѣсѣ*, желѣзная дорога отвѣтствуетъ лишь настолько, насколько недостача сія превышаетъ размѣръ допускаемой убыли. Когда вѣсѣ

¹⁾ Это слово, очевидно, относится и къ животнымъ, и къ прочимъ грузамъ.

²⁾ Редакція п. 6 ст. 31 Бернской Конвенціи: „по сколько вредъ произошелъ отъ такой опасности, устраненіе которой *составляетъ цѣль сопровожденія груза* („du danger que l'escorte a pour but d'écarter“).

³⁾ Въ отд. рѣш. 21 сент. 1888 г. по д. Антонова съ Бурско-Харьк.-Азовскою ж. д. № 472—88 г. Сенатъ нашелъ, что для освобожденія дороги отъ отвѣтственности за выпаденіе животнаго изъ вагона во время перевозки, судъ, прежде всего, долженъ *установить*, что предупрежденіе подобныхъ случаевъ лежало на обязанности провозятаго.

каждаго изъ грузовыхъ мѣстъ, перевозимыхъ по одной накладной, показанъ въ самой накладной или удостовѣренъ инымъ способомъ, то нормальная убыль исчисляется отдѣльно для каждая мѣста. Сие ограниченіе отвѣтственности устраняется, если лицо, предъявившее къ желѣзной дорогѣ претензію, докажетъ, что убыль послѣдовала не отъ свойства груза, или что нормальный размѣръ убыли въ вѣсѣ не соответствуетъ свойству даннаго груза и тѣмъ обстоятельствамъ, при которыхъ произошла убыль. Вознагражденіе за полную утрату опредѣляется на весь грузъ безъ принятія въ расчетъ убыли въ вѣсѣ. Въ примѣчаніи къ ст. 106 сказано, что „нормальные размѣры убыли грузовъ опредѣляются особыми правилами, утверждаемыми совѣтомъ по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ“.

Отъ ст. 104 ст. 106 отличается тѣмъ, что она имѣетъ въ виду вредъ, *обыкновенно неизбежный*, вслѣдствіе чего дорога и не обязана здѣсь доказывать возможность происхожденія вреда отъ естественныхъ свойствъ груза *въ данномъ случаѣ*; ей достаточно сослаться на свойства груза и на норму убыли, установленную для грузовъ этого рода. Нормы эти временно утверждены Совѣтомъ по ж. д. дѣламъ. (Собр. Узак. 1887 г. № 82, 1888 г. № 50, 1889 г. № 84 и 1893 г. № 115) ¹⁾ Объ этихъ нормахъ надо замѣтить, что онѣ въ качествѣ,

¹⁾ Для сухихъ предметовъ норма—1%; для жидкихъ или принятыхъ дорогою въ сыромъ видѣ, а также для нѣкоторыхъ особо поименованныхъ товаровъ (лѣсъ, крошенный табакъ, жирныя вещества, мыло, плоды, шерсть, кожи, сушеная рыба, кость, хмѣль, сало, ленъ, пенька. и пр.)—2%; для соли, руды, туфовъ и земли вагонами въ навалку, а также антрацита, кокса и угля—3%, а если они перевозятся по дорогамъ разной колѣн, то — 4%. Особныя нормы установлены для *льбяныхъ* грузовъ (Собр. Узак. 1893 г. № 115). Для хлѣба, перевозимаго въ *сытнью*, норма общая — 1%, для хлѣба, перевозимаго въ тарѣ — 1/2%; для кукурузы норма независимо отъ способа перевозки — 1% на каждые 250 в. пути съ тѣмъ, чтобы общій размѣръ убыли не превышалъ 5%; остатокъ пути, не достигающій 250 верстъ, считается за полныя 250 вер. (ср. Журналы Совѣта по жел. д. дѣламъ 1887 г., стр. 9, и Проток. XXVIII Общ. Сѣзда. стр. 37; ср. еще Полн. Собр. Зак. 1856 г. № 31345 о раструскѣ хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ). Правила о нормахъ убыли у насъ изданы только на время, впредь до установленія болѣе точныхъ данныхъ—между прочимъ, *о зависимости нормъ убыли вообще отъ разстоянія, жѣста, способа и времени перевозки*, (что признано, напр., на французскихъ дорогахъ, гдѣ, надо замѣтить, нормы убыли не утверждены правительствомъ; Sarrut, 451; Féraud-Giraud, II, 114.—По Бернской Конвенціи (§ 8 исполн. пост.) нормы слѣдующія: 2% для жидкихъ и сырыхъ грузовъ (списокъ сырыхъ грузовъ приведенъ тутъ же и — впредь до пополненія его установленнымъ порядкомъ—имѣетъ исчерпывающее значеніе — см. мое изд., стр. 122) и 1%—для прочихъ грузовъ, подверженныхъ убыли. См. также Собр. Уз. 1888 г. № 70 (о нормахъ убыли для хлѣбныхъ грузовъ, обрабатываемыхъ для огражденія отъ порчи) и 1888 г. № 42 (объ издаваемыхъ для товарныхъ складовъ таблицахъ „измѣненія качества товара подъ вліяніемъ погоды“).

такъ сказать, официальной экспертизы, не могутъ быть опровергаемы экспертизою судебною; судебная экспертиза можетъ быть допущена только въ разъясненіе тѣхъ частныхъ вопросовъ, которые предусмотрены въ ст. 106 Общ. Уст. ¹⁾).

Прежде, чѣмъ примѣнять ст. 106, необходимо установить, что грузъ по естественнымъ свойствамъ своимъ *дѣйствительно подверженъ убыли* (ср. ред. ст. 32 Бернской Конв.: „по особымъ природнымъ свойствамъ своимъ“ и § 8 „исполнит. постановлений“: „для всѣхъ прочихъ грузовъ изъ числа тѣхъ, которые означены въ ст. 32 Конвенціи, размѣръ допускаемой убыли въ вѣсѣ опредѣляется лишь въ 1⁰/₁₀“). Бываютъ грузы (напр., металлы, камни и т. п.), которые никакой убыли не подвержены, въ виду чего и нельзя признать правильнымъ стремленіе распространить ст. 106 на *всѣ* вообще грузы (см. ред. § 95 Проекта XXIII Съѣзда и Журналы Совѣта 1887 г., стр. 9 и сл.).

Важно, далѣе, правило о томъ, что нормальная убыль исчисляется *отдѣльно для каждаго мѣста, если отъ его можетъ быть удостовѣрено* ²⁾. Очень часто въ большой партіи прибывшаго груза оказываются отдѣльныя мѣста (кисы, мѣшки, бочки) съ явными признаками недостачи. Въ отношеніи къ общему вѣсу всей партіи недостача эта, однако, не превышаетъ нормальнаго размѣра убыли (1—2⁰/₁₀). Еслибы допустить и въ подобныхъ случаяхъ безусловное право ссылаться на „нормальную убыль“, то право это давало бы возможность прикрывать злоупотребленія и даже просто расхищеніе груза подъ флагомъ „нормы“, въ виду чего законъ и даетъ грузозаиницу право доказывать всѣми способами, какіе у него имѣются, вѣсъ отдѣльныхъ мѣстъ (накладною, фактурою, актомъ, экспертизою, основанною на итогахъ накладной и пр.; см. выше, § 6; ср. также, напр., конвенцію дорогъ II гр. 1883 г. § 152). Во всякомъ случаѣ, грузозаиница нельзя всегда обвинять въ томъ, что онъ не позаботился заблаговременно означить вѣсъ отдѣльныхъ мѣстъ въ накладной, такъ какъ это практически при большомъ количествѣ мѣстъ совершенно невозможно.

Дорога отвѣчаетъ и за нормальную убыль, если будетъ доказано, что она произошла вполнѣ или отчасти не отъ естественныхъ

¹⁾ Однако, нормы, утверждаемыя Мин. Пут. Сообщ. (напр., новая норма для кукурузы — см. предъид. стр.), имѣютъ значеніе лишь для будущаго, а не для прошедшаго времени (*отд. рѣш.* 4 дек. 1896 г. по д. Дульцева съ Владик. ж. д. № 1121—96 г. и др.).

²⁾ Вмѣсто словъ ст. 106: „удостовѣренъ инымъ способомъ“ въ Бернской Конвенціи сказано: „*можетъ быть* удостовѣренъ какимъ либо инымъ способомъ“.

свойствъ груза, а отъ другой причины (напр., отъ просрочки), или же, что по „обстоятельствамъ, при которыхъ произошла убыль“, слѣдуетъ заключить, что она не произошла всецѣло отъ естественныхъ свойствъ (обстоятельства эти, напр.: 1) поврежденіе упаковки, при которомъ даже сами дороги принимаютъ на себя отвѣтственность и за нормальную убыль; см., напр., *Комв.* I. гр. 1879 г. § 96 и III гр. 1878 г. § 70; 2) время, мѣсто, способъ ¹⁾ и продолжительность перевозки ²⁾; 3) особыя мѣры, принятыя грузохозяиномъ для предупрежденія естественной убыли). Кроме того, законъ допускаетъ ссылки на то, что опубликованныя нормы не соотвѣтствуютъ „свойству даннаго груза“, т.-е., что на данный грузъ вообще не распространяется дѣйствіе ст. 106 (см. выше) или же, что онъ долженъ быть отнесенъ не къ тому разряду, къ которому относитъ его дорога-отвѣтчица (по проценту допускаемой убыли ³⁾).

Еще одно изъятіе изъ общихъ условій отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлость груза находимъ въ ст. 105 Общ. Уст., въ силу которой „желѣзная дорога не подвергается отвѣтственности, истекающей изъ договора о перевозкѣ относительно такихъ предметовъ ⁴⁾, которые, будучи совершенно не разрешены къ перевозкѣ или дозволены къ ней лишь подъ извѣстными условіями ⁵⁾, были, тѣмъ не менѣе, отправлены подъ неточнымъ или неправильнымъ наименованіемъ, или относительно которыхъ отправителемъ не были выполнены предписанныя мѣры предосторожности“ ⁶⁾. Это изъятіе отличается

¹⁾ Напр., при перевозкѣ въ цистернахъ жидкіе грузы (нефть, спиртъ и т. п.) усыхаютъ менѣе, чѣмъ при перевозкѣ въ бочкахъ.

²⁾ Опредѣленіе нормы убыли въ зависимости отъ этихъ обстоятельствъ принадлежитъ экспертизѣ, руководствомъ для которой должно служить то начало, что подъ „нормою“ убыли законъ разумѣетъ *средній* размѣръ ея, а не максимальную возможную цифру (см. Журналы Совѣта, по ж. д. дѣл., 1887, стр. 9 и слѣд.).

³⁾ Возраженіе, о томъ, что норма убыли не соотвѣтствуетъ „свойству даннаго груза“, можно, впрочемъ, понимать также и *шире*. Это видно, напр., изъ редакціи § 78 вѣм. регламента, въ которомъ грузохозяину прямо предоставлено право доказывать, что „свойство товара не соотвѣтствуетъ опредѣленной для него нормѣ процентной убыли“. У насъ по смыслу ст. 106 (см. выше) подобное возраженіе допущено быть не можетъ.

⁴⁾ Если эти предметы перевозятся вмѣстѣ съ другими по одной накладной, то на эти другіе предметы ст. 105 не распространяется (Eger, Pr. Eis, II. 554).

⁵⁾ Сюда относятся вещества легко воспламеняющіяся, взрывчатыя, ѣдкія и проч.

⁶⁾ Мин. Пут. Сообщенія постановлено, что, „если по вскрытіи товарныхъ мѣстъ окажется грузъ, къ перевозкѣ не дозволенный или долженствующій быть перевозимымъ на особыхъ условіяхъ (ст. 51 Общ. Уст.), то въ первомъ случаѣ—грузъ передается въ распоряженіе жандармской полиціи, которой

отъ тѣхъ, которыя приведены въ стт. 104 и 106, тѣмъ, что оно устраняетъ отвѣтственность дорогъ не только за вредъ, могущій произойти отъ „неправильнаго наименованія“ или „несоблюденія мѣръ предосторожности“, но и за всякій иной вредъ ¹⁾, что, очевидно, объясняется уже мотивами карательнаго свойства. Ст. 105 (какъ и ст. 43 Бернской Конвенціи) въ случаяхъ, въ ней упомянутыхъ, устраняетъ, однако, только отвѣтственность, *истекающую изъ договора перевозки* ²⁾, т. е. дорога все-таки можетъ быть привлечена къ отвѣтственности по договору поклажи (ст. 98 Общ. Уст.) или при условіяхъ ст. 684 Зак. Гр., — если будетъ доказано, что вредъ произошелъ по ея винѣ. — Кара, установленная въ ст. 105, постигаетъ отправителя независимо отъ штрафа, который съ него взыскивается за неправильное наименование ³⁾. Для примѣненія ст. 105 достаточно, если отправитель допустилъ *одно* изъ двухъ предусмотрѣнныхъ въ ней нарушеній, т. е. или неточное наименование (хотя бы и не соединенное съ нарушеніемъ какихъ-либо правилъ о безопасности) или же — несоблюденіе мѣръ предосторожности (хотя и безъ ложнаго наименованія ⁴⁾). Выводъ этотъ подтверждается редакціею ст. 43 *Бернской Конвенціи* ⁵⁾. Но ст. 105

железнодорожные служащіе какъ при храненіи груза, такъ и при уничтоженіи его, въ случаяхъ надобности, оказываютъ надлежащее содѣйствіе, а во второмъ — дорога поступаетъ на основаніи правилъ, установленнхъ для таковыхъ грузовъ“ — *Собр. Узак.* 1890 г. № 10.

¹⁾ Противнаго мнѣнія, впрочемъ, Сенатъ, который въ отд. рѣш. 3 нояб. 1893 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Упр. Каз. ж. д. № 1592—92 г. нашелъ, что при несоблюденіи отправителемъ предписанныхъ правилъ упаковки осѣдательныхъ матеріаловъ дорога освобождается отъ отвѣтственности лишь за вредъ, произошедшій *отъ этого*, т. е., отъ огнеопасности матеріала. — См. въ опроверженіе этого — пренія о ст. 43 Бернской Конвенціи въ *Archives Diplomat.* III, 236 (*мое* изд. Конв., стр. 83). См. также *Eger Pt. Eis.*, II, 553.

²⁾ Ст. 43 Конвенціи въ отличіе отъ ст. 105 Общ. Уст. распространяется не только на случаи утраты и поврежденія, но и на *просрочку* и вообще на всѣ случаи отвѣтственности по договору перевозки.

³⁾ Бернская Конвенція (§ 3 исполн. пост.) назначаетъ штрафъ въ 15 фр. съ килограмма (брутто) за неточное наименованіе этихъ грузовъ и за оставленіе безъ вниманія предписанныхъ мѣръ предосторожности въ отношеніи такихъ грузовъ. („*Marchandises désignées au § 1 alinea 4*“ у насъ гг. переводчиками Конвенціи переведено: „грузы, указанные въ § 1 части 4-ой“, а такъ какъ никакой „части 4-ой“ въ Конвенціи не существуетъ, то получается несообразность; слѣдовало перевести: „въ п. 4-мъ § 1-го“).

⁴⁾ Въ обоихъ случаяхъ *умысла* со стороны отправителя не требуется (*Eger, Prus. Eisenb.*, II, 553).

⁵⁾ „*La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets, qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incor-*

распространяется только на случаи ложного наименования тѣхъ грузовъ, которые въ ней указаны. Въ другихъ же случаяхъ ложное наименование груза не измѣняетъ ответственности желѣзныхъ дорогъ или, вѣрнѣе, измѣняетъ ее лишь тогда, когда вредъ можетъ быть приписанъ именно этой *винѣ грузохозяина* (стт. 102—п. 1 и 59 Общ. Уст.). Къ другому выводу приходятъ наши прежнія „условія перевозки“, исходя, очевидно, изъ того соображенія (раздѣляемаго, напр., и англо-американскою судебною практикою), что, уклонившись путемъ ложного наименования груза отъ уплаты слѣдующей дорогамъ провозной платы, грузохозяинъ не вправѣ считать самый договоръ перевозки дѣйствительнымъ, а слѣдовательно, и не вправѣ привлекать дорогу къ ответственности по этому договору (см. также *Финляндское Полож.*, ст. 109) ¹⁾.

Говоря о „ложномъ наименованіи“, ст. 105 предусматриваетъ наиболѣе частые случаи нарушенія закона или законодѣйствующихъ правилъ о грузахъ, дозволенныхъ къ перевозкѣ, т.-е. тѣ случаи, когда нарушеніе произошло отъ того, что агентъ желѣзной дороги былъ введенъ въ заблужденіе отправителемъ. Въ этихъ случаяхъ договоръ недѣйствителенъ уже по одному отсутствію *дѣйствительнаго* соглашенія сторонъ, такъ какъ имѣется на лицо „ошибка въ объектѣ“ ²⁾. Но слѣдуетъ ли изъ ст. 105-ой Общ. Уст., что разъ заблужденія не было, разъ агентъ дороги *завѣдомо* принялъ къ перевозкѣ такой грузъ, перевозка котораго не дозволена, или же *завѣдомо* принялъ грузъ къ перевозкѣ безъ соблюденія тѣхъ условій, которыя требуются для того, чтобы грузъ могъ быть принятъ, то и договоръ перевозки долженъ считаться дѣйствительнымъ? Такой выводъ а *contra*го былъ бы рискованнымъ. Договоры, воспрещенные закономъ или законодѣйствующими правилами, должны уже въ силу одного этого обстоятельства считаться недѣйствительными и для дороги необязательными. То же самое слѣдуетъ изъ смысла ст. 91 Общ. Уст. (см. ниже § 51).

recte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites“. — Выраженіе „expédiés“ менѣе точно, чѣмъ выраженіе нѣмецкаго текста Конвенціи „zur Beförderung aufgegeben“ (русскій переводъ: „сданы къ отправкѣ“), о чемъ сдѣлана оговорка при подписаніи Конвенціи (см. мое изд. стр. 83).

¹⁾ Французская практика признаетъ, что при ложномъ наименованіи съ цѣлью удешевленія провозной платы дорога отвѣчаетъ только по стоимости *объявленнаго* товара (Sarrut, 424).

²⁾ Этотъ юридическій мотивъ именно и приводился при обсужденіи проекта Конвенціи (см. мое изд., стр. 83).

§ 28. Конецъ отвѣтственности по договору перевозки: выдача, передача въ таможенно и частный складъ (ст. 102 Общ. Уст.). — Погашеніе претензій съ приемомъ груза (ч. 2 ст. 103 Общ. Уст.).

По договору перевозки „дорога отвѣтствуетъ за утрату и поврежденіе груза, послѣдовавшія въ теченіе времени отъ заключенія договора (ст. 61) до выдачи груза“ (ст. 102). За вредъ, послѣдовавшій до заключенія договора перевозки, дорога отвѣчаетъ по общему закону (ст. 98 Общ. Уст.; см. § 32).

„Выдачею“ считается всякое дѣйствіе, соединенное съ переходомъ груза *изъ вѣдѣній дороги въ вѣдѣніе грузохозяина*; это съ согласія сторонъ можетъ произойти и безъ пространственнаго перемѣщенія груза, безъ вывоза его со станціи. Выдачѣ *предшествуетъ* въ силу ст. 86 Общ. Уст. обмѣнъ документовъ между сторонами, т.-е. дорогѣ возвращается дубликатъ, а получателю выдается накладная. Но это только дѣйствія, предшествующія выдачѣ, а не самая выдача ¹⁾. Точно также выдачею груза нельзя считать выдачу ярлыка на выпускъ груза изъ склада (ст. 86 О. У.) или одинъ фактъ *росписки* въ полученіи груза, такъ какъ эта росписка отбрасывается всегда *до выдачи*. По дѣйствующей формѣ накладной время выдачи груза удостоверяется особымъ *штемпелемъ*.

Въ силу ст. 102 Общ. Уст. грузъ почитается далѣе выданнымъ

¹⁾ Это признано и Сенатомъ въ *отд. рѣш. 15 февр. 1889 г. по д. общ. „Якорь“ съ Моск.-Ряз. ж. д № 240—88 г., 15 дек. 1889 г. по д. Гарнова* съ тою же ж. д. и въ друг. рѣш., гдѣ разъяснено, что „одно окончаніе расчета и обмѣнъ документовъ“ нельзя признавать выдачею („окончательную выдачею товара“, по мнѣнію Сената, „законъ признаетъ перемѣщеніе его изъ района мѣстности, находящейся въ исключительномъ завѣдываніи желѣзной дороги“; разъясненіе это, однако, не точно).—См. въ томъ же смыслѣ Eger, II, 168.— Въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ доставляется *на домъ* средствами желѣзныхъ дорогъ (ст. 30 Общ. Уст.), а равно и тогда, когда вагоны подаются на частныя вѣтви къ амбарамъ и магазинамъ частныхъ лицъ, грузъ также не считается выданнымъ до тѣхъ поръ, пока онъ не поступитъ въ исключительное вѣдѣніе получателя.—Если доставка на домъ происходитъ черезъ особыхъ возчиковъ (на нѣмецкихъ дорогахъ т. н. *Rollfuhrunternehmer*), то вопросъ о томъ, считается-ли грузъ выданнымъ уже въ моментъ передачи его такому возчику или же только въ моментъ передачи его грузохозяину, разрѣшается въ зависимости отъ того, *чьими* агентами считаются возчики.—Если кладъ выгружается средствами получателя, то она не можетъ считаться выданною уже *до выгрузки* (arg. ст. 104, п. в.).—Въ случаяхъ примѣненія т. н. *завозныхъ тарифовъ*, грузъ въ пути поступаетъ въ вѣдѣніе хозяина, и, хотя, затѣмъ, плата за весь грузъ исчисляется одна, какъ еслибы перерыва въ перевозкѣ не было, но это не вліяетъ на отвѣтственность, которая опредѣляется на основаніи *двухъ договоровъ перевозки*.

„не только тогда, когда онъ принятъ получателемъ, но и въ случаѣ передачи его, по доставкѣ на станцію назначенія, въ таможенно или частный складъ для хранения (ст. 81)¹⁾“.

Передача въ частный складъ допускается у насъ не во всѣхъ случаяхъ промедленія въ приемѣ груза (какъ, напр., по ст. 106 Code de commerce, ст. 407 Нѣм. Торг. Кодекса и §§ 65 и 70 нѣм. регламента), а только съ особаго разрѣшенія Мин. Пут. Сообщенія въ случаяхъ „чрезмѣрнаго накопленія грузовъ и медленной приемки ихъ получателями“ (ст. 81 Общ. Уст.; ср. также Собр. Уз. 1889 г. № 21 о храненіи хлѣбныхъ грузовъ въ особыхъ помѣщеніяхъ—съ выдачею ссудъ). Передавая грузъ въ частный складъ, дорога какъ бы нанимаетъ послѣдній отъ имени получателя (см. Eisenb. Entcheid. IV, 434), почему она и отвѣчаетъ за надлежащій выборъ склада (*culpa in eligendo*). Затѣмъ, принявъ грузъ, владѣлецъ склада отвѣчаетъ предъ грузохозяйномъ за его цѣлость по договору поклажи.

Передача въ таможенно равносильна выдачѣ только тогда, когда она совершена „по доставкѣ на станцію назначенія“, т.-е. передача груза въ таможенно (напр., пограничную) во время нахождения его *въ пути* выдачею не считается (см. ниже, § 48 и стт. 66 и 85 Общ. Уст.); не взирая на такую передачу, грузъ продолжаетъ оставаться на ответственности дороги.—„Передачею въ таможенно“, разумѣется, не можетъ считаться одинъ фактъ *пробытія вагона* дороги назначенія въ таможенно, а необходимо, чтобы самый *грузъ* поступилъ въ исключительное вѣдѣніе таможи²⁾. „Передача въ таможенно“

¹⁾ Это правило не попало въ Бернскую Конвенцію; но, имѣя въ виду, что согласно ст. 19 Конвенціи „порядокъ выдачи“ грузовъ опредѣляется мѣстными законами, не подлежитъ, конечно, сомнѣнію, что *въ Россіи* международный грузъ считается выданнымъ съ момента передачи его въ таможенно или въ частный складъ. Пробѣлъ въ Конвенціи восполненъ дополнительнымъ постановленіемъ къ § 30 въ международныхъ тарифахъ русско-герм.-нидерландскомъ и русско-австро-венгерскомъ (Сб. Тар. № 473); въ русско-нѣмецко-бельгійско-французскомъ тарифѣ правила этого не находимъ.

²⁾ „На точномъ основаніи 102 ст. Общ. Уст. Росс. ж. д., грузъ считается выданнымъ не по доставкѣ въ таможенно вагона или платформы, въ которые онъ погруженъ, а лишь по передачѣ *самаго груза* въ таможенно, по доставкѣ его на станцію назначенія (*отд. рѣш. 19 янв. 1890 г. по д. Ленера съ Моск.-Брест. ж. д. № 5709—89 г.*); такимъ образомъ, если вредъ былъ обнаруженъ „при самой выгрузкѣ товаровъ въ Московской таможенѣ изъ вагона, прибывшаго по Московско-Брестской ж. д.“, „то онъ долженъ считаться обнаруженнымъ“ до передачи товара въ таможенно (*отд. рѣш. 1 дек. 1889 г. по д. Русск. Ллойда съ Моск.-Брест. ж. д. № 4118—89*). Согласно съ этимъ, напр., въ § 75 нѣм. регламента сказано: „*Ablieferung an Zoll-und Revisions-schuppen*“; по русско-нѣмец.-бельг.-франц. тарифу грузъ считается переданнымъ въ таможенно „*dès le moment où ces marchandises auront été remises dans un*

имѣть значеніе выдачи не только тогда, когда таможенные обрядности исполняются получателемъ, но и въ томъ случаѣ, когда эти обрядности исполняются самою дорогою, если только получатель *извѣщенъ* о передачѣ¹⁾. Передача въ таможеню вообще лишь въ томъ случаѣ можетъ считаться равносильною выдачѣ, если переходъ груза изъ вѣдѣнія дороги въ вѣдѣніе таможи совершился *съ вѣдома получателя*. Безъ соблюденія этого требованія переходъ груза отъ дороги въ таможеню представляетъ собою не болѣе, какъ физическое перемѣщеніе предмета. Одно же такое перемѣщеніе безъ прямого или предполагаемаго согласія получателя не можетъ имѣть значенія выдачи даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ принимается самимъ получателемъ. Кромѣ того, безъ соблюденія этого требованія, получатель не имѣетъ возможности присутствовать при передачѣ и охранить свои интересы путемъ удостовѣренія состоянія груза во время его сдачи. Поэтому, передача въ таможеню должна считаться равносильною выдачѣ лишь послѣ того, какъ получатель *уведомленъ* о предстоящей передачѣ по адресу, указанному въ накладной (ст. 80 Общ. Уст.), причемъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ силу ст. 6 Бернской Конвенціи „фамилія и мѣстожителство“ (le nom et le domicile) получателя въ накладной *всегда* обозначаются, а слѣдовательно, ст. 80 подлежитъ постоянному примѣненію, исключая лишь тѣ случаи, когда отправитель по упущенію адреса не указалъ. Изъ § 6 „исполнит. постановленій“ Бернской Конвенціи видно, кромѣ того, что до извѣщенія получателя установленнымъ способомъ о прибытіи груза, грузъ вовсе не считается еще доставленнымъ (см. выше, стр. 100), а слѣдовательно, и не можетъ быть рѣчи о прекращеніи отвѣтственности желѣзной дороги. То же самое слѣдуетъ сказать о *передачѣ накладной* (и приложенныхъ къ ней документовъ). Въ силу ст. 16 Бернской Конвенціи (ст. 86 Общ. Уст.) дорога послѣ полученія провозныхъ денегъ обязана передать накладную получателю; при несоблюденіи этого самая выдача является неполною. Обязанность эта, однако, также отпадаетъ, если она оказалась невыполнимою вслѣдствіе упущенія со стороны

magasin, hangar ou entrepôt de douane ou dans les endroits destinés à l'accomplissement des formalités de douane“; Lanckmann, 380. См. также Тамож. Правила 3 окт. 1887 г. § 173 („въ виду неодинаковости въ различныхъ таможенныхъ мѣстныхъ условій и способовъ сообщенія со станціями желѣзныхъ дорогъ, порядокъ приема поѣздовъ и доставки товаровъ въ таможенные пакгаузы устанавливается частными инструкціями управляющихъ каждой таможи“; инструкціи эти „составляются по соглашенію съ желѣзною дорогою и утверждаются Департам. Тамож. Сборовъ“).

¹⁾ Eger, I, 375; Preus Eis. II, 465. См. тамъ же рѣш. Герм. Имп. Торг. Суда, въ которомъ разъяснено, что передача считается выдачею и тогда, когда склады таможи остаются подъ общимъ надзоромъ желѣзной дороги и таможи.

грузохозяина, т.-е. вслѣдствіе того, что онъ, будучи извѣщенъ о прибытіи груза, не явился во-время (т.-е. до наступленія обязательнаго срока передачи груза въ таможену) для уплаты фрахта ¹⁾).

Отвѣтственность за цѣлость груза по договору перевозки у насъ, однако, въ видѣ общаго правила продолжается вплоть до выдачи груза, не исключая и тѣхъ случаевъ, *когда выдача замедлилась по винѣ самого получателя*. По иностраннымъ правиламъ замедленіе (пога accipiendi) со стороны получателя влечетъ за собою ослабленіе отвѣтственности дорогъ, т.-е. за утрату или порчу не востребованнаго или не принятаго во-время груза дорога отвѣчаетъ или по правиламъ о договорѣ поклажи, или же даже только при доказанной винѣ ²⁾. Это правило, конечно, справедливо, такъ какъ навязывать дорогамъ строгую отвѣтственность вплоть до истеченія тѣхъ сроковъ, послѣ которыхъ дорога имѣетъ право на продажу груза (стт. 84 и 90 Общ. Уст.) нѣтъ никакого основанія. Но въ виду молчанія нашего закона и категорической редакціи ст. 102 Общ. Уст. приходится съ этимъ примириться. И у насъ, впрочемъ, умедленіе, какъ *вина* получателя, въ силу *перваго пункта* ст. 102, *можетъ* вліять на отвѣтственность, а именно, дорога не отвѣчаетъ за утрату и порчу груза, *если она докажетъ, что онъ произошли именно отъ умедленія* грузохозяина въ приемѣ груза.

Когда грузъ выданъ, то по закону дорога освобождается отъ отвѣтственности не только за тотъ вредъ, который произошелъ *послѣ выдачи*, но и за тотъ вредъ, который произошелъ *до выдачи*, т.-е., въ то время, когда грузъ находился еще въ вѣдѣніи дороги, *если*

¹⁾ Того же мнѣнія нѣмецкая судебная практика (Eger, I, 305, II, 166; Eisenb. Entscheid. IV, 412) и литература (см. Schott, 337; Hahn, II, 605—6; Lanckmann, 333—4). Contra—Eger, Die Einführung, etc., 100; см. также Entwurf. 1874 г., ст. 60. Слѣдуетъ замѣтить, впрочемъ, что по правиламъ 3 октября 1887 года получатель и безъ накладной имѣетъ право на подачу объявленія о досмотрѣ товара „со всѣми вытекающими изъ того послѣдствіями кромѣ полученія самаго груза изъ таможни“ (§ 34).

²⁾ Регламентъ, § 55; Eger, I, 247; Browne, 293; Stimson, 509 и др. См. также § 24 международныхъ тарифовъ русско-герм.-нидерл. и русско-австро-венгерскаго—Сб. Тар. № 473, доп. пост. 1 — а также Финлянд. Полож., ст. 89; Полн. Собр. Зак. 1857 г. № 31740 (о багажѣ по Николаевской ж. д.) и наши прежнія условія перевозки—о „застрахованной“ клади (страховая отвѣтственность устанавливалась лишь на срокъ не свыше 7 дней съ момента прибытія; за вредъ, произошедшій по истеченіи этого срока, дороги отвѣчали уже лишь въ размѣрѣ 5 р. съ пуда).—Австро-Венгерскія дороги, взимая дополнительное вознагражденіе въ размѣрѣ 10% съ платы за храненіе, принимаютъ на себя полную отвѣтственность ех ресерто *за пожарные случаи* съ грузами, находящимися на складѣ, исключая лишь случаи непреодолимой силы (Buschman, 120—126).

только этот вред не был удостоверен до выдачи. Ст. 103 Общ. Устава, устанавливающая это весьма важное правило, гласитъ, что „если получатель при приемѣ груза не потребовалъ проверки наличности или сохранности онаго, то съ приемомъ груза погашаются всякія претензіи къ желѣзной дорогѣ за утрату или порчу его, за исключеніемъ претензій по такимъ утратамъ или поврежденіямъ, которыя были удостоверены надлежащими протоколами“.

Цѣль этого исключительнаго закона ускорить окончательный расчетъ между сторонами и предупредить возникновеніе позднѣйшихъ неосновательныхъ претензій за вредъ, который въ дѣйствительности произошелъ уже послѣ выдачи груза. Но, стремясь къ этой цѣли, нашъ законъ зашелъ слишкомъ далеко. Строгое правило, установленное у насъ въ ст. 103, существовало только во французскомъ торговомъ законодательствѣ, но и тамъ, не смотря на крайне благоприятное для публики толкованіе этого правила въ судебной практикѣ, оно вызвало многочисленныя жалобы и, наконецъ, недавно (въ 1888 году) замѣнено постановленіемъ, гораздо менѣе строгимъ, и совпадающимъ съ постановленіями по этому предмету, которыя находимъ въ другихъ законодательствахъ ¹⁾. Такимъ образомъ, однѣ только наши дороги (включая финляндскія. — *Полож.*, ст. 98) пользуются привилегією не отвѣчать *безусловно* за такой вредъ, который, хотя и послѣдовалъ до выдачи груза, но обнаруженъ послѣ выдачи ²⁾. Нужно замѣтить, что у насъ эта привилегія представляется вполне исключительною, такъ какъ въ отличіе отъ другихъ законодательствъ наше не признаетъ никакихъ подобныхъ привилегій не только въ отношеніяхъ между покупщикомъ и продавцомъ, комитентомъ и комиссіонеромъ и пр., но даже и въ отношеніяхъ по всякому обыкновенному договору перевозки: къ обыкновенному возчику, какъ равно и къ продавцу товара, можетъ быть предъявлена претензія о такой порчѣ или частичной утратѣ товара,

¹⁾ Старая редакція art. 105 Code de commerce: „La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier“. Это правило, какъ говоритъ Lyon-Caen (I, 485) „a un caractère exorbitant qui en fait généralement souhaiter la suppression ou la modification“. Это и послѣдовало въ законѣ 1888 года, замѣнившимъ старую редакцію 105 слѣдующею новою редакцією: „La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les trois jours... le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée“... (ст. 105, дагѣе, признаетъ недѣйствительными договоры, противорѣчащіе этому правилу, за исключеніемъ договоровъ, а, слѣдовательно, и „условій перевозки“, касающихся *международнаго сообщенія*).

²⁾ О Бернской Конвенціи см. ниже.

которыя обнаружены хотя бы спустя девять лѣтъ послѣ его принятія (получателемъ или покупщикомъ), а къ желѣзной дорогѣ нельзя предъявлять претензіи о такомъ вредѣ, который обнаруженъ спустя полчаса послѣ выдачи. Привилегія ст. 103 въ принципѣ необходима и она даже должна быть распространена на другія подобныя торговыя отношенія, но не было никакой надобности обострять ее до такой степени, какъ это сдѣлано въ нашемъ законѣ. Слѣдуетъ различать (подобно тому, какъ это сдѣлано у насъ, напр., въ ст. 65 Общ. Уст.) явные недостатки груза, которые при нѣкоторомъ вниманіи тотчасъ могутъ быть обнаружены, и скрытые, обнаруженіе которыхъ обыкновенно возможно только по снятіи упаковки, т.-е. тогда, когда товаръ привезенъ получателемъ въ свое торговое помѣщеніе. Правда, что по закону получатель имѣетъ право подвергнуть товаръ внутреннему осмотру на самой желѣзнодорожной станціи, но въ громадномъ большинствѣ случаевъ это не дѣлается и дѣлаться не можетъ, потому что для этого не хватило бы ни помѣщенія, ни служащихъ, ни времени; кромѣ того, это приводило бы безъ надобности къ порчѣ тары и самаго товара, чего при слѣпшой провѣркѣ на станціи избѣжать невозможно. Практически, однимъ словомъ, внутренній осмотръ всѣхъ грузовъ на станціяхъ совершенно немыслимъ. Все, чего можно требовать, это только то, чтобы получатель, привезя товаръ къ себѣ, въ теченіе извѣстнаго короткаго срока произвелъ этотъ осмотръ и, затѣмъ, немедленно бы заявилъ дорогѣ объ обнаруженной порчѣ или недостаткѣ, причеиъ, конечно, на его обязанности лежитъ доказать, что таковыя произошли еще до выдачи. Такое требованіе и находимъ въ нѣмецкомъ (art. 408 Кодекса, регламентъ § 90) и французскомъ (art. 105 Code de comm.), а также въ Бернской Конвенціи (ст. 44).

Соображенія эти раздѣляла также и комиссія гр. Баранова. Она предлагала установить *трехдневный* срокъ для позднѣйшихъ заявленій о такихъ утратахъ или поврежденіяхъ, „которыя не могли быть усмотрѣны получателемъ по наружному виду груза при его приѣмѣ“ (ст. 212 Проекта). Гос. Совѣтъ, однако, нашелъ, что это предложеніе (клонившееся, надо замѣтить, къ измѣненію порядка, уже введеннаго на нашихъ дорогахъ ²⁾) „не вполне осторожно“, что дороги наши и безъ того плохо, ведутъ свои судебныя дѣла и что не слѣдуетъ создавать повода къ новымъ неосновательнымъ искамъ. Соображенія эти едва ли убѣдительны, ибо, ссылаясь на соображенія подобнаго свойства, можно въ сущности съ такимъ же основаніемъ оправды-

¹⁾ Ср., однако, Полн. Собр. Зак. 1857 г. № 31740, гдѣ допущенъ былъ 36-часовой срокъ для позднѣйшихъ заявленій о багажѣ (на Николаевской ж. д.) и П. С. З. 1856 г. № 31028, § 71 (Уст. Комп. „Надежда“).

вать всякую иную привилегію въ пользу желѣзной дороги, какъ бы вредно привилегія эта ни отзывалась на интересахъ публики. Между тѣмъ, Общему Уставу подобныя привилегіи вообще чужды.

Въ виду всего изложеннаго, мнѣ кажется, есть полное основаніе примѣнять къ нашей ст. 103 Общ. Уст. то строго ограничительное толкованіе, которое иностранная судебная практика примѣняетъ даже къ такимъ болѣе благоприятнымъ для публики законамъ, какъ art. 105 французскаго и art. 408 нѣмецкаго торговаго кодекса. Это тѣмъ болѣе умѣстно, что ст. 103 несомнѣнно законъ исключительный.

Прежде всего, ст. 103 не должна примѣняться тогда, когда повѣрка груза до приѣма не произведена получателемъ *по вину служащихъ* дороги (ст. 5)¹⁾, но что въ данномъ случаѣ слѣдуетъ считать виною служащихъ? Вина, очевидно, должна быть *несомнѣнною причиною* воздержанія получателя отъ повѣрки, какъ, напр., въ случаяхъ умышеннаго сокрытія недостатковъ упаковки, или прямого недопущенія внутренняго осмотра, хотя бы это недопущеніе и было лишь временное (если, напр., грузъ подверженъ скорой порчѣ и, вслѣдствіе этого, получатель *volens nolens* долженъ забрать его со станціи, хотя бы и безъ осмотра). Можетъ ли получатель ссылаться, какъ на достаточный поводъ къ воздержанію отъ повѣрки, на тѣсноту желѣзнодорожныхъ помѣщеній или недостаточность служащихъ? Французская практика это безусловно отрицаетъ (Daloz, 1883, I, 87 и др.; Féraud-Giraud, 207—8); но по нашимъ источникамъ можно допустить и другое мнѣніе²⁾. По той же французской практикѣ (см. цит. выше рѣш.) воздержаніе отъ повѣрки не влечетъ за собою погашенія претензій вообще во всѣхъ случаяхъ, когда повѣрка

¹⁾ Протестуя противъ проектированнаго допущенія позднѣйшихъ претензій, XVIII Общій Сѣздъ предложилъ сдѣлать оговорку въ законѣ, что „желѣзная дорога обязана предоставить получателю полную возможность удостовериться на станціи назначенія въ дѣйствительномъ состояніи привезеннаго груза“ (Замѣчанія, стр. 158). Присоединяясь къ протесту дорогъ, Мин. Путей Сообщенія, съ своей стороны, также предлагалъ (по примѣру ст. 44 *Бернской Конвенціи*) сдѣлать въ законѣ оговорку, что претензіи погашаются лишь въ томъ случаѣ, „если повѣрка груза получателемъ была возможна и предлагалась желѣзною дорогою“ (Проектъ съ мотив., стр. 381). Въ подтвержденіе положенія, высказаннаго въ текстѣ, см. практику у Armand Blanche Des transports par chemins de fer, I, 176; Alauzet, Commentaire du code de com., II, 458—60; Féraud-Giraud, II, 216; Schott, 368 и др.

²⁾ Въ разъясненіе предложенной имъ оговорки (см. предыд. примѣч.) г. Мин. Путей Сообщенія допускаетъ, что „получатель можетъ въ подлежащихъ случаяхъ доказать *невыполнимость повѣрки на станціяхъ*“, и что тогда претензія его не должна считаться погашенною (см. *Записку* Мин. Пут. Сообщенія отъ 10 янв. 1885 г. за № 400 въ экземплярѣ *Проекта* съ мотивами и замѣч. г. Министровъ, хранящемся въ Импер. Публичной Библиотекѣ).

не могла состояться вслѣдствіе force majeure. По условіямъ междунаrodnыхъ тарифовъ русско-германскаго и русско-австро-венгерскаго *перевѣсна* груза можетъ быть произведена не на самой станціи назначенія, а на одномъ изъ ближайшихъ мѣстъ, въ присутствіи агента дороги, если вѣсовыя приспособленія станціи не дозволяютъ исполнить потребованную получателемъ перевѣску товара“ (Сб. Тар. № 473, § 19, п. 4 доп. пост.).

„Требованіе о повѣркѣ“ становится, далѣе, излишнимъ тогда, когда вредъ въ той или иной формѣ *признавъ* агентами желѣзной дороги, напр., удостовѣреніемъ начальника станціи, подписью на накладной ¹⁾ или отмѣткою на пропускѣ (т.-е. въ ордерѣ на выпускъ груза изъ магазина) о томъ, что часть мѣстъ, слѣдовавшихъ по данной накладной, не выдана и т. п. Стг. 13 и 88 Общ. Уст. отнюдь не исключаютъ доказательной силы письменнаго признанія желѣзной дороги. Тѣ же статьи не препятствуютъ грузокозьяну *опровергать* содержаніе протокола подлежащими доказательствами ²⁾.

Представимъ себѣ, далѣе, случай, когда дорога въ лицѣ полномочнаго агента *отказывается* отъ той привилегіи, которую далъ ей законъ (ст. 103). Признакомъ такого отказа *можетъ* считаться иногда самый фактъ составленія протокола при участіи желѣзнодорожныхъ агентовъ уже *послѣ* выдачи груза (Fégaud-Giraud II, 220). Въ случаяхъ такого отказа (на который дорога можетъ согласиться, напр., когда она имѣетъ дѣло съ какою-нибудь крупною фирмою), дорога, конечно, не можетъ сослаться уже впоследствии на такую привилегію, отъ которой она сама отказалась.

Тою же иностранною практикою (Eger, II, 553; Alauzet II, 460; Fégaud-Giraud, II, 202 и мн. др.) разъяснено, что выдача груза *въ пути* не можетъ имѣть того погашающаго дѣйствія на претензіи грузокозьяна, какое имѣетъ выдача на станціи назначенія. Этотъ выводъ юридически объяснить нетрудно. Приемъ груза безъ оговорокъ считается знакомъ согласія получателя на то, что договоръ перевозки *исполненъ*. Исполненнымъ же договоръ, очевидно, можетъ считаться только тогда, когда грузъ прибылъ *на мѣсто назначенія*. Нашъ законъ (см. *первую* часть ст. 103), очевидно, также имѣетъ въ виду лишь *выдачу* груза на „станціи назначенія“. Вслѣдствіе этого и возвращеніе груза отправителю (ст. 78) въ пути или на

¹⁾ Признано Сенатомъ (отд. рѣш. 3 марта 1894 г. по д. Свицерскаго съ Ив.-Домбр. ж. д. № 6305—93 г. и др.).

²⁾ Если споръ идетъ о самомъ фактѣ *составленія* протокола, то въ доказательство этого факта допускается ссылка, напр., на грузовыя книги желѣзной дороги (отд. рѣш. 18 февраля 1895 г. по д. Гельбарда съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 2973).

станціи отправленія не можетъ имѣть того дѣйствія, какое имѣеть выдача груза на станціи назначенія (Eisenb. Entscheid, VI, 449).

Можетъ ли, далѣе, претензія считаться погашенною, когда грузъ принятъ безъ всякихъ оговорокъ не самимъ получателемъ, а *таможнею*? Законъ (ст. 102) говоритъ, что, по передачѣ въ таможеню, дорога не отвѣчаетъ за произошедшую послѣ того утрату или порчу все равно, какъ если бы грузъ былъ выданъ самому получателю. Но это не относится къ привилегіи ст. 103 о погашеніи претензій. Привилегія эта по буквальному смыслу закона должна имѣть мѣсто только тогда, когда „получатель при приѣмѣ груза не потребовалъ повѣрки“ (ср. Труды Общ. Сѣзда 1887 г., стр. 433; Lanckmann 333—4). Если не согласиться съ этимъ толкованіемъ, то претензіи можно признать погашенными во всякомъ случаѣ только тогда, когда получатель присутствовалъ при передачѣ груза въ таможеню, или же когда онъ, будучи извѣщенъ, не явился къ передачѣ.

Ст. 103 не примѣняется, далѣе, ни въ случаяхъ полной утраты (ибо тогда не можетъ быть никакого „приема“), ни къ утратѣ отдѣльныхъ мѣстъ, особо означенныхъ въ накладной (отдѣльною маркою и т. п.), такъ какъ и въ этомъ послѣднемъ случаѣ, въ сущности, въ одну накладную включено нѣсколько грузовъ, такъ что о „приѣмѣ“ недостающаго мѣста не можетъ быть рѣчи (Eger, II, 552; Schott, 370; Féraud-Giraud II, 202 ¹).

Наконецъ, ст. 103 не должна распространяться на претензіи объ утратѣ или порчѣ, имѣвшихъ мѣсто *до заключенія договора перевозки* (см. ст. 98 Общ. Уст.), ²) а также и на претензіи объ утратѣ

¹) Противнаго мнѣнія по этому вопросу нашъ Сенатъ, который къ „недостаткамъ въ грузѣ“ (ст. 44 Бернской Конвенции) относитъ и утрату (отд. рѣш. 4 декабря 1896 г. по д. Гиссера съ Упр. Каз. ж. д. № 1122—96 г.). Французская практика не распространяетъ правила о погашеніи претензій также на тѣ случаи, когда вмѣсто одного груза выданъ другой, т.-е. на случаи *подмѣны* умышеннаго или случайнаго (Alauzet, II, 460; Féraud Giraud, II, 201; ср. также Eisenb. Entsch., I, 1—3). Нашимъ Сенатомъ вопросъ этотъ разрѣшенъ былъ въ противоположномъ смыслѣ (Отд. Касс. 27 апреля 1890 г. по д. Миндлина съ Лозофо-Севастоп. ж. д. № 6879—89 г.). Ср., однако, цитир. выше (стр. 45) рѣш. Гр. Касс. Деп. 1896 г. № 20 по д. Геймана, въ которомъ Сенатъ нашелъ, что требованіе о вознагражденіи за подмѣну груза вообще не можетъ быть разсматриваемо какъ требованіе, вытекающее изъ договора перевозки.—О „приѣмѣ“ груза, далѣе, не можетъ быть рѣчи тогда, когда агентъ дороги по порученію отправителя „перестправляетъ“ грузъ по новой накладной безъ фактической выдачи его грузохозяйину, безъ перегрузки, расиломбирования вагоновъ и пр. (см. Rinaldini. Haftung bei Reexpedition einer Sendung.—Eis. Entsch. 1896, 262).

²) Eger, Pr. Eis. II, 642.

и порчѣ *багажа* (такъ какъ о багажѣ ничего подобнаго ст. 103-ей не постановлено ¹⁾).

Вотъ тѣ ограничительные выводы при толкованіи ст. 103 нашего Общаго Устава, на которые даютъ намъ право и текстъ закона, и его исключительный характеръ. Далѣе этихъ ограничительныхъ выводовъ идти уже, однако, нельзя. Такъ, для примѣненія ст. 103 *безразлично*, сопровождался ли пріемъ груза уплатою провозныхъ денегъ или нѣтъ. Другими словами, ст. 103 *примѣняется* и въ томъ случаѣ, когда деньги были уплачены при отправленіи. Слѣдуетъ замѣтить, что въ этомъ отношеніи нашъ законъ прямо расходится съ Бернскою Конвенціею (ст. 44), а также съ иностранными законодательствами и судебною практикою (art. 408 нѣм. Кодекса; art. 105 Code de comm.; Eger, II, 554; Preus. Eis. II, 641; Blanche, I, 176; Alauzet, II, 458; Loisel, 375 — 97 ²⁾; Lanckmann, 164; Eisenb. Entscheid., VII, 350 и др.) и, наконецъ, съ *Проектомъ* комиссіи гр. Баранова (ст. 212: „съ уплатою провозныхъ денегъ и прочихъ расходовъ“). Откуда произошла эта важная разница между нашимъ и иностраннымъ законодательствомъ, этого изъ мотивовъ Госуд. Совѣта къ Общему Уставу совѣмъ не видно. Противъ редакціи Проекта никто рѣшительно не спорилъ, такъ что, очевидно, мы опять имѣемъ дѣло съ простою канцелярскою случайностію, послѣдствія которой, однако, весьма чувствительны, потому что, не будь ея, ст. 103 не распространялась бы и у насъ на *всѣ франкированные грузы*. Различіе между франкированными и нефранкированными грузами, между тѣмъ, существенно, потому что только уплата денегъ *при выдачѣ* безъ всякихъ оговорокъ даетъ основательный поводъ предполагать, что грузъ былъ сданъ въ цѣлости. Прежде, чѣмъ уплатить провозную плату, которая очень часто составляетъ значительную часть цѣны товара, а иногда даже превышаетъ самую цѣну товара на мѣстѣ отправленія, получатель скорѣе позаботится осмотрѣть товаръ, чѣмъ тогда, когда ему платить ничего не приходится. Вообще, въ желѣзнодорожной перевозкѣ, какъ и при всякой другой исполненной работѣ, только уплата вознагражденія за работу даетъ поводъ къ презумпціи, что работа эта исполнена и притомъ исполнена согласно договору.

¹⁾ Понятно, что ст. 103, относящаяся къ матеріальному праву, не можетъ примѣняться къ претензіямъ, основаніемъ коихъ служитъ событіе, предшествовавшее опубликованію Общ. Уст. (признано въ отд. рѣш. по д. *Гринвальда съ Главн. Обш.* № 1664—86 г.).

²⁾ Послѣ измѣненія редакціи ст. 105 с. de comm. въ 1888 г. (см. выше) французская практика, однако, начинаетъ допускать примѣненіе этого закона и къ франкированнымъ грузамъ (см., напр., Dalloz, 1892, I, 273—прим. Sargut—, 1894, 2, 372 и др.).

Ст. 103, далѣе, какъ мы видѣли, должна примѣняться ко всякому вреду, не только замѣтному, но и незамѣтному (о нѣкоторыхъ противоположныхъ рѣшеніяхъ во французской практикѣ до новаго закона 1888 г. см. у Alauzet и Blanche l. c.; Féraud-Giraud, II, 196).

Что касается, наконецъ, *международныхъ* грузовъ, къ которымъ примѣняется ст. 44 Бернской Конвенціи, то въ отношеніи къ нимъ послѣдствія выдачи нижеслѣдующія:

Съ выдачею груза погашаются не только претензіи о вознагражденіи за утрату и порчу, но и вообще всякія претензіи, вытекающія изъ договора перевозки. Правила эти, однако, не распространяются на слѣдующіе случаи:

а) на *франкированные* грузы, ибо претензіи погашаются лишь тогда, когда выдача сопровождается „уплатою провозныхъ денегъ“¹⁾;

б) на претензіи о возвратѣ *переборовъ*, относительно которыхъ въ ст. 12 Конвенціи сдѣлана оговорка, что ст. 44 къ нимъ не примѣняется (оговорка, впрочемъ, излишняя, такъ какъ въ дѣйствительности основаніемъ подобной претензіи служитъ вовсе не договоръ перевозки, а „обогащеніе“);

в) на претензіи о вознагражденіи за вредъ, причиненный до заключенія договора перевозки (ст. 8 Конвенціи);

г) на претензіи о вознагражденіи за нарушеніе *очереди*, ибо по смыслу стт. 5 и 8 Конвенціи претензіи о возмѣщеніи убытковъ, причиненныхъ несвоевременнымъ принятіемъ груза къ отправкѣ, не можетъ быть разсматриваема, какъ претензія, основанная на договорѣ перевозки (ср. выше, стр. 72; contra—рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 53);

д) на такія претензіи о вознагражденіи за *просрочку*, которыя письменно заявлены дорогамъ въ теченіе 7 дней со дня выдачи²⁾;

е) на претензіи о вознагражденіи за такую недостачу или порчу³⁾ груза, которая 1) удостовѣрена до выдачи, или 2) не удостовѣрена

¹⁾ Къ „уплатѣ провозныхъ денегъ“ можетъ быть приравнена, впрочемъ, и уплата *наложеннаго платежа*, если въ сумму платежа входят издержки провоза (ср. Dalloz, 1892, I, 603).

²⁾ Пропускъ этого срока влечетъ за собою погашеніе *всѣхъ* претензій, могущихъ возникнуть вслѣдствіе просрочки, а не одной только претензіи о возмѣщеніи *убытковъ* (отд. рѣш. 13 марта 1897 г. по д. Гиссера съ Упр. Каз. ж. д. № 1709—96 г.).

³⁾ Въмѣсто „réclamation pour perte ou avarie“ въ Конвенціи почему-то сказано „réclamation pour défaut“, что по русскимъ переведено „претензіи за *недостатки въ грузѣ*“, но подъ словомъ „недостатки“ здѣсь слѣдуетъ понимать и утрату (отд. рѣш. 4 дек. 1896 г. по д. Гиссера съ Упр. Каз. ж. д. № 1122—96 г. и др.); ср. выше.

лишь по винѣ желѣзной дороги, или 3) не была замѣтна снаружи при выдачѣ и, будучи обнаружена лишь впоследствии, немедленно по обнаруженіи и во всякомъ случаѣ не позже 7 дней со дня выдачи, была доведена до свѣдѣнія дороги или суда съ письменною просьбою объ удостовѣреніи ¹⁾; изъятіе это, однако, теряетъ силу, если получатель имѣлъ возможность провѣрить грузъ на станціи назначенія и если таковая была предложена желѣзною дорогою ²⁾ и, наконецъ, ж) на претензіи о возмѣщеніи убытка, произошедшаго отъ злого умысла или явнаго упущенія (dol ou faute grave) агентовъ желѣзной дороги.

За этими исключеніями всѣ прочія претензіи по Конвенціи считаются погашенными и не могутъ быть предъявлены ни въ формѣ иска, ни въ формѣ возраженія ³⁾.

Сопоставляя Конвенцію съ нашимъ закономъ (ст. 103 Общ. Уст.) нельзя не признать, что, если нашъ законъ впадаетъ въ крайность, безусловно устраняя претензіи о вознагражденіи за утрату и порчу, обнаруженные получателемъ лишь послѣ выдачи груза (см. выше), то и Конвенція впадаетъ въ крайность, не менѣе несправедливую и еще менѣе мотивированную, распространяя погашеніе (въ подражаніе нѣмецкому закону) на всѣ претензіи, могущія возникнуть изъ договора перевозки, не исключая такихъ основаніе и размѣръ коихъ съ удобствомъ могутъ быть удостовѣрены и послѣ выдачи груза (напр., претензіи о вознагражденіи за просрочку, особенно, если дѣло идетъ не о возмѣщеніи убытковъ, см. выше, стр. 117). Засимъ, хотя Конвенція и допускаетъ предъявленіе въ теченіе 7 дней со дня выдачи претензій о вознагражденіи за незамѣтную утрату или порчу, но сдѣланная при этомъ оговорка, что предъявленіе позднѣйшихъ претензій не допускается, „если получателю возможно было провѣрить грузъ на станціи назначенія“—если не уничтожаетъ практическое значеніе допущенной льготы для грузополучателя, то во всякомъ случаѣ вводитъ въ отношенія между ними и желѣзною дорогою крайнюю неопредѣленность. Изъ преній, предшествовавшихъ появленію Конвенціи, видно, что эта оговорка внесена по предло-

¹⁾ Причемъ, понятно, грузокозанинъ долженъ доказать, что утрата или порча произошли до выдачи (оговорено въ ст. 44).

²⁾ Т.-е. требуется совокупность обоихъ условій (см. Eger, Pr. Eis. II, 645).—Получатель вправе отказаться отъ принятія груза даже послѣ принятія имъ накладной и уплаты провозныхъ денегъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ удостовѣренъ указываемый имъ ущербъ. Оговорки, сдѣланная при принятіи груза, значенія не имѣютъ, если желѣзная дорога не изъявила на нихъ согласія, но въ роспискѣ о приемѣ груза получатель можетъ исключить недостающія мѣста (ст. 44 Конвенціи).

³⁾ См. мое изд., стр. 85.

женію итальянскаго делегата вопреки протесту представителей Германіи, Франціи и Швейцаріи, причемъ первый изъ нихъ указаль на то, что, разъ сама дорога не составила акта о порчѣ и недостатчѣ вопреки обязанности, возложенной на нее Конвенціею (ст. 25), то ео ipso слѣдуетъ признать, что повѣрка по какимъ либо причинамъ была невозможна, а французскій делегатъ указаль на тѣсноту товарныхъ станцій даже въ самомъ Парижѣ (*Archives Diplomatiques*, 1888 г., III, стр. 315). Во всякомъ случаѣ слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что *одной* возможности повѣрки на станціи назначенія недостаточно для устраненія льготы, установленной въ ст. 44 Конвенціи: нужно еще, кромѣ того, чтобы дорогою повѣрка была особо „предложена“, что въ каждомъ данномъ случаѣ должно быть доказано. Надо замѣтить, что, какъ видно изъ тѣхъ же протоколовъ Бернскихъ конференцій, Конвенція не признаетъ за получателемъ безусловнаго права на внутренній осмотръ *каждаго* прибывающаго грузового мѣста тутъ же на станціи (*Archives*, III, 238—241; см. мое изд. Конвенціи, стр. 86—7), а при такихъ условіяхъ осмотръ становится возможнымъ лишь тогда, когда онъ предложенъ желѣзною дорогою. Наконецъ, даже и при наличности обоихъ этихъ условій грузополучатель, какъ мы уже видѣли, не теряетъ своего права, если сама дорога не исполнила обязанности, возложенной на нее статьею 25-ою Конвенціи, т. е. не удостовѣрила состоянія груза, не смотря на признаки утраты или порчи, замѣченные ею или же указанные грузохозяиномъ (ст. 44, п. 3). Такимъ образомъ, предложеніе осмотра, сдѣланное дорогою грузополучателю, лишь въ томъ случаѣ устраняетъ позднѣйшее предъявленіе претензіи, если самъ получатель не только не воспользовался этимъ предложеніемъ, но съ своей стороны не указываль на возможность утраты или порчи, ибо, если такое указаніе было сдѣлано и если вообще дорога предполагала возможность утраты или порчи, то она на точномъ основаніи ст. 25-ой Конвенціи сама обязана была приступить къ осмотру и къ составленію акта (ср. ниже § 29). Практически, такимъ образомъ, разница между грузомъ внутренняго и международнаго сообщенія все-таки сведется къ тому, что о грузѣ *внутренняго* сообщенія послѣ выдачи никакія претензіи за недостачу и порчу вообще невозможны (исключая лишь тѣ особые случаи, которые у насъ въ законѣ не приведены, но вытекаютъ изъ ограничительнаго толкованія ст. 103 Общ. Уст.), а о грузѣ *международнаго* сообщенія такія претензіи принимаются (если не пропущенъ семидневный срокъ на подачу просьбы объ удостовѣреніи состоянія груза), причемъ грузополучатель обязанъ доказать наличность условій, указанныхъ въ Конвенціи.

§ 29. Удостоверение утраты и порчи груза.
(ст. 88 и 103 Общ. Уст.).

Переходя къ вопросу о порядкѣ выдачи *вознагражденія* за утрату и порчу грузовъ по нашему закону, необходимо установить, прежде всего, какой грузъ считается утраченнымъ и какимъ образомъ утрата и порча удостоверяются по закону.

Утраченнымъ считается всякій грузъ, „не выданный по *востребованію* получателя станціею назначенія въ теченіе тридцати дней со времени истеченія срока доставки“ ¹⁾ (ст. 103, ч. I), но лишь при томъ условіи, если дорога не докажетъ, что онъ временно задержанъ по распоряженію властей (arg. ст. 37 и 102, п. 4 Общ. Уст.). По истеченіи этого срока „железная дорога обязана немедленно уплатить“ грузохозяину „причитающееся за утрату вознагражденіе“, хотя бы затѣмъ оказалось, что грузъ въ дѣйствительности находится въ рукахъ железной дороги и могъ бы быть ею выданъ. Законъ, такимъ образомъ, какъ бы даетъ грузохозяину *право на отказъ* ²⁾ отъ груза, запоздавшего болѣе, чѣмъ на 30 дней (ср. рѣш. 4-го Д-та Прав. Сената въ сборникѣ Носенко, II, 143; contra, см. Hahn, II, 602; Fger, I, 227, Schott, 334) ³⁾. Впрочемъ, ст. 103 не препят-

¹⁾ Если въ теченіе срока, указаннаго въ ст. 103, получатель *вовсе не обращался* съ требованіемъ о выдачѣ груза къ железной дорогѣ, то онъ не-вправѣ считать его утраченнымъ, а слѣдовательно, искъ о вознагражденіи за утрату, предъявленный имъ въ судѣ, будетъ считаться *преждевременнымъ*, хотя бы дѣйствительно грузъ въ теченіе упомянутаго срока и не прибылъ на станцію назначенія (отд. рѣш. 21 сент. 1888 г. по д. Бомарта съ Курско-Харьк. Азов. ж. д. № 558—88 г.), а тѣмъ болѣе—если онъ былъ тамъ разысканъ ранѣе этого срока (отд. рѣш. 3 ноября 1894 г. по д. Судина съ Моск.-Каз. ж. д. № 5489—93 г.). О проектѣ сокращенія этихъ сроковъ до 48 часовъ и 15 дн. для грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ (соотвѣтственно сроку храненія) см. Прот. LXI Конв. Съезда, стр. 62.

²⁾ Т. н. *laisser pour compte*, допускаемое также въ видѣ исключенія французскою практикою при опозданіи груза (Sarrut, 404).

³⁾ Это, однако, не болѣе, какъ *право* грузохозяина. Если онъ этимъ правомъ воспользоваться не пожелаетъ, то онъ во всякое время можетъ получить отъ дороги найденный грузъ. Ст. 89 Общ. Уст., вслѣдствіе этого, предписываетъ немедленно извѣщать грузохозяина объ отысканіи влады, послѣдовавшемъ до выдачи вознагражденія за утрату ея. Если же влады отыскана послѣ выдачи означеннаго вознагражденія, то извѣщеніе обязательно въ томъ лишь случаѣ, если грузохозяинъ заявилъ желаніе получить влады по ея розысканіи. Отказавшимся отъ взятія влады грузохозяинъ считается въ слѣдующихъ двухъ случаяхъ: 1) если онъ въ теченіе двухъ недѣль со времени послыки ему увѣдомленія объ отысканіи влады не потребуетъ возвращенія ея (выдача, по желанію хозяина, производится на станціи отправленія или назначенія, куда влады доставляется бесплатно) и 2) если, по доставкѣ розысканной влады на указан-

ствуется предъявленію претензіи объ утратѣ и *рантѣ* этого срока, если самый фактъ утраты груза не можетъ подлежать никакому сомнѣнію (см. *Наhn*, II, 719), напр., если грузъ уничтоженъ (разбился, сгорѣлъ, вытекъ и т. п.) или же, если фактъ окончательной пропавши дорогой признанъ.

Засимъ, для грузохозяина безразлично, по какой именно причинѣ грузъ ему не выданъ. Утраченнымъ одинаково считается грузъ затерянный, засланный (если онъ не найденъ въ теченіе 30 дней), выданный лицу, не снабженному надлежащимъ полномочіемъ отъ получателя ¹⁾, похищенный, подмѣненный ²⁾, уничтоженный ³⁾.

Для полученія вознагражденія за *полную утрату* грузохозяинъ вовсе не нуждается въ какомъ-либо особомъ удостовѣреніи. Если онъ докажетъ, что онъ сдалъ грузъ желѣзной дорогѣ, то въ силу ст. 366 Уст. Гр. Суд. искъ его о вознагражденіи за полную утрату считается доказаннымъ, т. е. дорога считается отвѣтственной, покуда она не докажетъ, что грузъ ею выданъ. Въ случаяхъ же *частичной* утраты или порчи состояніе груза должно быть удостовѣрено, дабы получатель имѣлъ возможность доказать, что онъ выданъ ему не въ

ную имъ станцію, грузохозяинъ не явится за нею въ теченіе двухъ недѣль со времени послыки увѣдомленія о доставкѣ и не возвратитъ полученнаго имъ вознагражденія (ст. 89).—Изъ ст. 89-ой, впрочемъ, *не слѣдуетъ* что дорога обязана разыскивать грузъ, отвѣчая въ противномъ случаѣ *особо* (т. е. сверхъ отвѣтственности, возложенной на нее стт. 107—109 Общ. Уст.) за непринятіе мѣръ къ розысканію (подтверждено въ Рѣш. Гр. Касс. Д-та 1894 г. № 9 по д. Туркуса съ Варш.-Вѣнск. ж. д.). Противоположный выводъ можетъ быть сдѣланъ изъ § 89 Соглаш. о прам. сообщ. и изъ ст. 25-ой *Бернской Конвенціи*. Въ этой послѣдней сказано, что „во всѣхъ случаяхъ полной или частичной утраты и поврежденія груза желѣзныя дороги обязаны *производить немедленно разслѣдованія*“ (recherches), изъ чего слѣдуетъ, что если дорога вовсе не разыскивала груза, то она можетъ отвѣчать за „явное упущеніе“, т. е. на нее можетъ быть возложена обязанность вознаградить грузохозяина за всѣ понесенныя имъ убытки сверхъ стоимости пропавшаго груза (ст. 41 Конвенціи). Что же касается до обязанности желѣзной дороги извѣстить адресата о розысканіи груза *послѣ утраты вознагражденія*, то въ отличіе отъ ст. 89 Общ. Уст. Бернская Конвенція (ст. 36) признаетъ это обязательнымъ лишь тогда, когда грузъ разысканъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня уплаты вознагражденія (въ остальномъ содержаніе стт. 36 Конвенціи и 89 Устава почты совпадаютъ).

¹⁾ Въмѣсто полномочія достаточна *gatihabitio*, которая можетъ имѣть значеніе и для будущихъ отправокъ (*Sarrut*, 329).

²⁾ См., однако, выше, стр. 45 (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1896 г. № 20 по д. Геймана).

³⁾ Утраченнымъ считается также грузъ, конфискованный властями, но съ тою оговоркою, что за конфискацію дорога отвѣчаетъ по правиламъ, указаннымъ въ ст. 66 Общ. Уст.—О случаѣ, когда грузъ выданъ не тому лицу, которое указано въ *позднѣйшемъ распоряженіи* отправителя, см. стр. 64.

томъ состояніи, въ какомъ онъ былъ принятъ къ отправленію. ¹⁾ Способъ удостовѣренія предписанъ въ ст. 88 Общ. Уст., которая гласитъ, что „въ случаѣ обнаруженія ²⁾ во время пути или на станціи назначенія утраты или поврежденія груза желѣзная дорога приступаетъ немедленно къ его повѣркѣ и приведенію въ извѣстность происшедшихъ убытковъ. Повѣрка производится въ присутствіи чиновъ жандармской желѣзнодорожной полиціи и двухъ свидѣтелей, а въ случаѣ надобности также эксперта, и, если возможно, при бытности лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ. О послѣдствіяхъ повѣрки груза составляется протоколъ, копія съ котораго выдается бесплатно лицу, имѣющему право распоряженія грузомъ, буде оно того пожелаетъ“ ³⁾.

Законъ этотъ, однако, не вполне достигаетъ своей цѣли. Протоколъ, составляемый жандармскимъ унтеръ-офицеромъ при участіи желѣзнодорожныхъ агентовъ и „по возможности“ въ присутствіи грузохозяина, вообще нельзя считать безусловно надежнымъ доказательствомъ ⁴⁾. Кроме того, для обезпеченія интересовъ сторонъ на случай будущаго судебного спора крайне важно не только удостовѣрить

¹⁾ Для предъявленія иска о вознагражденіи за утрату и порчу не требуется непременно представленія накладной (Рѣш. Гр. Касс. Д-та 1890 г. № 28 по д. Росс. Общ. Тр. Кладей). Поэтому, напр., истецъ вправе въ подтвержденіе своего иска, не представляя накладной, сослаться на *дубликатъ накладной*, находящейся въ рукахъ желѣзной дороги (*отд. рѣш.* 31 янв. 1897 г. по д. Левина съ Ив.-Домбр. ж. д. № 861—96 г.).

²⁾ По примѣру Бернской Конв. (ст. 25), слѣдовало бы установить обязательное составленіе протокола не только въ случаѣ „обнаруженія“, но и въ случаяхъ *предположенія* утраты или порчи, а равно въ тѣхъ случаяхъ, когда объ утратѣ или порчѣ *заявляетъ* грузохозяинъ. Впрочемъ, ст. 13 Общ. Уст. прямо обязываетъ чиновъ жандармской полиціи составлять протоколы объ утратѣ и поврежденіи грузовъ „по требованію лицъ“, до которыхъ относятся эти событія.

³⁾ Цитир. по измѣн. редакціи Собр. Узак. 1890 г. № 54.—Не ограничиваясь составленіемъ акта, дорога обязана о выдающихся „проншествіяхъ“ сообщать инспекціи, жандармскому управленію или судебнымъ властямъ (*Цирк. Техн. Инспек. Комит.* 1871 г. №№ 243 и 1430, 1872 г. №№ 2676, 3347, 1891 г. № 621 и др.) и о происшествіяхъ съ грузомъ въ пути, если товаръ подверженъ порчѣ, извѣстить грузохозяина (Собр. Узак. 1889 г. № 99, § 19 „правилъ“).

⁴⁾ На нѣмецкихъ дорогахъ, въ силу § 71 регламента, желѣзнодорожные акты составляются агентами дорогъ безъ участія полицейскихъ властей; зато они имѣютъ значеніе только при разрѣшеніи претензій въ рекламационномъ (безспорномъ) порядкѣ (см. практику у Eger'a, II, 462—4). Въ проектѣ коммиссіи гр. Баранова было сказано, что въ случаяхъ порчи и утраты составляется протоколъ, „имѣющій значеніе официального документа“; слова эти по предложенію Мин. Пут. Сообщенія были вычеркнуты (Проектъ съ мотивами стр. 371).

состояніе груза, который подвергся утратѣ или порчѣ, но и своевременно, по свѣжему слѣду, *оцѣнить размѣръ убытка*, причиненнаго порчею или утратою, путемъ осмотра груза до выдачи его получателю, для чего ст. 88 и предписываетъ „въ случаѣ надобности“ приглашать *эксперта*. Последнее правило, однако, къ сожалѣнію, не отличается опредѣленностью, потому что, не указывая порядка для приглашенія экспертовъ ¹⁾, законъ вмѣстѣ съ тѣмъ не указываетъ, какое значеніе слѣдуетъ придавать экспертизѣ, произведенной въ порядкѣ ст. 88 Общ. Уст., въ качествѣ доказательства на судѣ. Между тѣмъ, нѣтъ почти ни одного судебного процесса объ утратѣ или порчѣ груза, гдѣ бы не было спора о *размѣрѣ* вознагражденія. Такъ какъ суды наши обыкновенно считаютъ невозможнымъ придавать какое-либо значеніе фактурамъ, счетамъ и т. п. документамъ, исходящимъ отъ „третьихъ лицъ“ (см. § 31), то споры о размѣрѣ убытка обыкновенно разрѣшаются на основаніи судебной экспертизы. Между тѣмъ, эта судебная экспертиза у насъ при нынѣшнихъ условіяхъ ея производства не болѣе, какъ пародія на настоящую экспертизу. Вмѣсто груза эксперты имѣютъ дѣло съ накладными, заключающими въ себѣ крайне скудныя свѣдѣнія о грузѣ; приходится опредѣлять размѣръ убытка только *по вѣсу* пропавшаго количества товара (такъ какъ въ накладной нѣтъ другихъ свѣдѣній о количествѣ груза), а это для громаднаго большинства экспертовъ представляетъ задачу почти неразрѣшимую. Эксперты сплошь да рядомъ не имѣютъ представленія о мѣстныхъ цѣнахъ на товаръ даннаго рода, т.-е. о цѣнахъ мѣста назначенія, по которымъ, въ силу ст. 107 Общ. Уст., должно опредѣляться вознагражденіе. Наконецъ, въ случаяхъ порчи, когда приходится опредѣлять, насколько товаръ отъ порчи потерялъ въ своей цѣнности, эксперты вмѣсто самого испорченнаго груза имѣютъ предъ собою „описаніе поврежденія“, содержащееся въ протоколѣ и не отличающееся обыкновенно особою рельефностью. Всѣ эти условія, благодаря которымъ наша обыкновенная экспертиза теряетъ всякое серьезное значеніе въ качествѣ судебного доказательства, устраняются тогда, когда экспертиза производится *по свѣжему слѣду*, т.-е., когда стороны еще до выдачи груза обращаются къ суду съ просьбою о назначеніи экспертовъ для осмотра товара

¹⁾ Для этой цѣли можно было бы воспользоваться правиломъ, которое находилось уже въ прежнихъ условіяхъ перевозки, согласно коему убытокъ оцѣнивается тремя экспертами; изъ нихъ первый выбирается дорогою, второй — грузохозяиномъ, а третій — обоими первыми экспертами (см. напр., Конв., I гр. 1879 г. § 99, II гр. 1881 г. § 159). При недостаткѣ экспертовъ они могли быть замѣняемы агентомъ дороги по коммерческой части (см. форму акты).

и опредѣленія размѣра убытка, съ тѣмъ, чтобы произведенная ими экспертиза имѣла значеніе судебного доказательства. Этотъ порядокъ давно санкціонированъ законодательствами французскимъ (Code de comm., art. 106) и (по его образцу) нѣмецкимъ (art. 407 Кодекса); онъ принятъ также въ Бернской Конвенціи (ст. 25). Въ нашемъ Общемъ Уставѣ росс. ж. д., равно какъ и въ Уставѣ Гр Судопр. это крайне важное право обращаться къ суду для „обезпеченія доказательствъ“ на случай будущаго спора до послѣдняго времени осталось непредусмотрѣннымъ. Лишь закономъ 8 іюля 1889 г. (Собр. Узак. 1889 г. № 98) въ нашъ Уставъ Гражд. Судопр. внесены необходимыя правила по этому предмету въ стт. 82¹⁻⁸ и 369¹. Законъ 8 іюля 1889 года, какъ извѣстно разрѣшаетъ всякому лицу, „имѣющему основаніе опасаться, что допросъ свидѣтелей, осмотръ на мѣстѣ или истребованіе заключенія свѣдущихъ людей сдѣлается впослѣдствіи невозможнымъ или весьма затруднительнымъ, обращаться до предъявленія иска къ суду съ просьбою объ обезпеченіи сихъ доказательствъ“. Просьба эта подается тому мировому судѣ (или земскому начальнику — Собр. Узак. 1890 г. № 70), въ участіи котораго находится предметъ осмотра или же проживаютъ свидѣтели или эксперты. Просьба эта въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, можетъ быть разрѣшена и безъ вызова противной стороны. Осмотръ на мѣстѣ и допросъ свидѣтелей и экспертовъ производится по общимъ правиламъ Уст. Гр. Судопр. Опредѣленіе судьи объ „обезпеченіи доказательствъ“ не подлежитъ обжалованію. Однако, въ законѣ оговорено, что „удовлетвореніе просьбы объ обезпеченіи доказательствъ не предрѣшаетъ вопроса о допущеніи и силѣ ихъ по тому дѣлу, для котораго проситель ходатайствовалъ о принятіи мѣръ обезпеченія. Тяжущійся, не вызванный къ производству объ обезпеченіи доказательствъ, или не получившій повѣстки о вызовѣ, вправе указывать при производствѣ искового дѣла на допущенныя при обезпеченіи доказательствъ отступленія отъ предписаннаго закономъ порядка“ (ст. 82⁹)¹). Подача просьбъ объ обезпеченіи доказательствъ указанному выше суду въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, допускается и послѣ предъявленія иска въ другомъ судѣ. Наконецъ, ст. 369¹ Уст. Гр. Суд. распространяетъ всѣ эти правила объ обезпеченіи доказательствъ на окружныя суды.

Важное значеніе всѣхъ этихъ правилъ (не взирая на содержащіяся въ нихъ оговорки) для желѣзнодорожной перевозки слишкомъ

¹) Этими правилами устраняются тѣ опасныя стороны института обезпеченія доказательства, которыя были указаны въ примѣненіи къ дѣламъ объ утратѣ и поврежденіи грузовъ нѣкоторыми нѣмецкими юристами (см. Eger I, 456; Schott, 356).

очевидно, но, къ сожалѣнію, правила эти, благодаря условіямъ нашего быта (отдаленности судебныхъ камеръ отъ станцій желѣзныхъ дорогъ, малограмотности населенія и пр.), насколько извѣстно, очень мало примѣняются пока на практикѣ ¹⁾.

Возвращаясь къ ст. 88 Общ. Уст., слѣдуетъ сказать, что порядокъ удостовѣренія, ею установленный, имѣетъ двойное значеніе: въ спорахъ желѣзной дороги съ грузохозяиномъ и во взаимныхъ спорахъ самихъ дорогъ. *Взаимные* споры дорогъ на основаніи соглашенія о прямомъ сообщеніи разрѣшаются коммерческими актами, значеніе коихъ могутъ имѣть и протоколы, составляемые въ порядкѣ ст. 88, если только въ нихъ включены нѣкоторыя свѣдѣнія, необходимыя для опредѣленія взаимной отвѣтственности ²⁾. Эти свѣдѣнія

¹⁾ Нашей практикѣ полезно усвоить слѣдующія правила объ обезпеченіи доказательствъ по дѣламъ о вознагражденіи за утрату и порчу грузовъ: 1) просьба объ обезпеченіи доказательствъ можетъ быть подана не только желѣзною дорогою и грузохозяиномъ (ст. 78 Общ. Уст.), но и всякимъ другимъ заинтересованнымъ лицомъ (напр., *собственникомъ* груза или страховымъ обществомъ), что признается и въ иностранной практикѣ (Eger, II, 456); 2) просьба объ обезпеченіи доказательства, т.-е. объ осмотрѣ и оцѣнкѣ груза, можетъ быть подана не только въ случаѣ заявленія о порчѣ или утратѣ, но и во всякихъ другихъ случаяхъ, когда предвидится *возможность спора о составннхъ грузахъ* въ извѣстный моментъ, напр., въ моментъ передачи груза въ частный складъ (ст. 81 О. У.), въ моментъ отказа получателя отъ приѣма груза (стг. 84 и 90 Общ. Уст.) или вообще—истечения законнаго срока для принатія прибывшаго товара (ст. 81 О. У.), въ моментъ паложенія судебного ареста трегимъ лицомъ и т. д.; это допускается иностраннымъ закономъ (Code de comm. art 106, нѣм. торг. код., art 407) и должно быть допущено также у насъ, такъ какъ и у насъ умедленіе въ приѣмѣ груза *можетъ* вліять на отвѣтственность (см. выше, стр. 175).

²⁾ См. Прот. XXVIII Общ. Съѣзда, стр. 46. Дѣйствующая форма коммерческихъ актовъ установлена на XXII Общ. Съѣздѣ (Прот. № 3). Подробныя правила о составленіи такихъ актовъ, см. въ Соглашеніи о прямомъ сообщеніи между ж. д., §§ 115—17. Къ такому акту обязательно должны быть приложены снятыя съ вагона пломбы (на XXVIII Съѣздѣ предложено было прилагать къ актамъ *образцы* осмотрѣннаго товара—Проток., стр. 28—что было бы полезно и на случай судебного спора съ грузохозлевами). Никакихъ заключеній объ отвѣтственности дорогъ помимо изложенія фактовъ, въ этихъ актахъ не допускается. Въ случаѣ составленія нѣсколькихъ актовъ на разныхъ станціяхъ „основаніемъ для всѣхъ расчетовъ съ грузохозяиномъ долженъ служить протоколъ, составленный въ присутствіи получателя и постороннихъ лицъ, приглашенныхъ на станцію назначенія“ (§ 123, прим. Согл. о прям. сообщ.). Съ другой стороны, во взаимныхъ отношеніяхъ дорогъ могутъ имѣть силу доказательства и такіе акты, которые составлены *за-границею агентами* дорогъ (см. по вопросу объ актахъ на ст. Простковѣ Восточно-Прусской ж. д. Прот. XXIII Общ. Съѣзда № 10; XXIV Общ. Съѣзда, стр. 106). Эти акты „могутъ имѣть силу доказательства и въ отношеніяхъ между русскою дорогою и грузо-

и приложения, однако, не требуются для доказательной силы протокола въ спорѣ дороги съ *грузохозяйномъ*. Затѣмъ, слѣдуетъ сказать, что протоколъ этотъ имѣетъ значеніе полицейскаго акта, если онъ составленъ въ порядкѣ стт. 13 и 88, хотя бы при составленіи его не присутствовали тѣ лица, участіе которыхъ считается необходимымъ при составленіи конвенціонныхъ коммерческихъ актовъ ¹⁾. Значеніе доказательства, однако, протоколъ имѣетъ лишь настолько, насколько онъ удостоверяетъ извѣстные внѣшніе факты; *выводы* же изъ фактовъ, которые иногда находимъ въ протоколахъ („мнѣніе агента о причинахъ вреда“), не имѣютъ никакого значенія (Касс. 1876 г. № 544, 1879 г. № 252 и др.). Точно также не имѣютъ значенія выводы *агента* дороги о *размѣрѣ убытка*; начальникъ станціи, участвующій при составленіи протокола (ст. 13 Общ. Уст.) въ силу закона уполномоченъ только на принятіе заявленій (ст. 122 Общ. Уст.), а не на разрѣшеніе самыхъ претензій, почему даже прямое признаніе размѣра убытка въ актѣ со стороны начальника станціи не имѣетъ для дороги обязательнаго значенія (въ томъ же смыслѣ см. рѣш. Австр. Высш. Суда у Eger'a, II, 527).

Протоколъ не принадлежитъ къ числу актовъ, признаваемыхъ по закону безспорными. Поэтому, въ опроверженіе содержанія прото-

хозяйномъ, такъ какъ на прусскихъ дорогахъ, напр., агентъ ж. д. считается въ то же время чиновникомъ.

¹⁾ Значеніе доказательства протоколъ, разумѣется, сохраняетъ и въ томъ случаѣ, когда вслѣдствіе составленія его въ *таможню*, куда былъ переданъ грузъ, въ составленіи его не могла принимать участія жандармская полиція. Прав. Сенатомъ признано, что ст. 88 указываетъ лишь порядокъ составленія протоколовъ о повѣркѣ поврежденныхъ грузовъ на станціяхъ жел. дорогъ и что, вслѣдствіе этого, она непримѣнима къ актамъ, составляемымъ въ таможнѣ (отд. рѣш. 19 янв. 1890 г. по д. Лопера съ Моск.-Брест. ж. д. № 5709—89 г.)—Ср. § 117 Соглаш. о прям. сообщ. ж. д.—О порядкѣ составленія таможенныхъ актовъ см. Правила 3 окт. 1887 г., §§ 52 и 176.—Подобное же значеніе можетъ имѣть актъ, составленный, напр., чинами *акцизнаго вѣдомства* (послѣ подачи вагона со спиртомъ къ казенному складу и т. п.).—Относительно таможенъ въ 1897-мъ году послѣдовало распоряженіе, чтобы къ досмотру поврежденныхъ имѣсть обязательно были приглашаемы агенты желѣзныхъ дорогъ, а также—грузохозяйева или ихъ повѣренныя, если они имѣются на лицо (цирк. Д-та Там. Сбор. 23 августа 1897 г. № 16821—Сб. Тар. № 875). Въ случаяхъ выдачи грузовъ на *городскихъ станціяхъ* или при доставкѣ ихъ *на домъ* при помощи тѣхъ же станцій ст. 13 Общ. Уст. (о составленіи протоколовъ) не можетъ подлежать примѣненію. Изъ этого, однако, не слѣдуетъ, что за изьяны, обнаруженные лишь при выдачѣ грузовъ городскими станціями, дороги не отвѣчаютъ (см. ходатайство въ этомъ смыслѣ, заявленное на LVII Конв. Съѣздѣ—Прот., стр. 118). Въ этихъ случаяхъ грузъ лишь подлежитъ обратной отправкѣ на станцію для составленія протокола при участіи чина жандармской полиціи (см. тамъ же мнѣніе Управленія казен. ж. д.).

кола допускаются ссылки на свидѣтелей и экспертов (*отд. рѣш.* 3 апрѣля 1897 г. по д. Т-ва Ревельскаго Зав. для очистки спирта съ Упр. каз. ж. д. № 3378—96 г.). Тѣмъ болѣе, это должно быть допущено тогда, когда при составленіи протокола допущено отступление отъ установленныхъ правилъ, напр., когда протоколъ подписанъ свидѣтелями не изъ постороннихъ лицъ, какъ этого требуетъ ст. 13 *Общ. Уст.* (ср. § 64 нѣм. регламента), а изъ лицъ, состоящихъ на службѣ у желѣзной дороги ¹⁾; но свидѣтель можетъ фигурировать также и *въ качествѣ эксперта* (см. ходатайство объ этомъ въ *Прот. I гр. № 107*). Вызовъ грузохозяина къ присутствованію при составленіи протокола считается обязательнымъ лишь „по возможности“, но это не значить, что вызовъ грузохозяина вовсе необязателенъ. Онъ обязательенъ, напр., тогда, когда актъ составляется на станціи назначенія и когда адресъ получателя извѣстенъ (см. § 21). Если товарохозяинъ не вызванъ къ участію при составленіи акта тогда, когда это было возможно, то сила протокола этимъ подрывается (ср. *рѣш. Сената по аналогичному вопросу въ Сборникѣ Носенко II, 145*) ²⁾. Впрочемъ, если, наоборотъ, товарохозяинъ при составленіи протокола присутствовалъ и подписалъ его безъ оговорокъ, то это не всегда можно разсматривать, какъ прямое *признаніе* фактовъ, удостоверяемыхъ протоколомъ (какъ это установлено, напр., въ *Конв. I гр. 1879 г. § 86*); во всякомъ случаѣ подпись эта можетъ имѣть значеніе только въ отношеніи къ той части протокола, при составленіи которой грузохозяинъ дѣйствительно присутствовалъ (*Eger, II, 531*) ³⁾.

¹⁾ См. § 117 *Соглаш. о прям. сообщ.*, гдѣ въ видѣ исключенія допущены въ качествѣ свидѣтелей агенты дорогъ, но только не изъ службъ движенія. По проекту XXIII *Общ. Съѣзда* (прим. къ ст. 13), акты могутъ быть составляемы агентами самихъ дорогъ и даже безъ участія постороннихъ свидѣтелей, если не окажется на лицо чина жандармской полиціи и постороннихъ лицъ, а равно, если жандармская полиція откажетъ въ составленіи протокола. Само собою разумѣется, что, еслибы такое правило было принято, то оно имѣло бы значеніе только въ смыслѣ облегченія дорогъ въ отношеніи обязанности по составленію протоколовъ, но отнюдь не въ смыслѣ *присвоенія силы* судебного доказательства акту, составленному агентами самихъ дорогъ.

²⁾ Если по поводу событія съ грузомъ было составлено два протокола, изъ которыхъ одинъ—безъ участія грузохозяина, то въ силу § 118 *Соглаш.* о *прям. сообщ.* „основаніемъ для всѣхъ расчетовъ съ грузохозяиномъ долженъ служить протоколъ, составленный въ присутствіи получателя и постороннихъ лицъ, приглашенныхъ на станціи назначенія“.

³⁾ Въ *отд. рѣш. 19 окт. 1889 г. по д. Элиасона съ Динаб.-Витеб. ж. д. № 791—89* Сенатъ признавалъ, что, если грузохозяинъ при составленіи протокола заявить претензію въ извѣстной суммѣ, то заявленіе это можетъ имѣть значеніе заявленія, требуемаго стт. 122 и 137 *Общ. Уст.*, т.-е., оно, между прочимъ, можетъ *прерывать давность* (см. объ этомъ ниже § 62).

Копія протокола должна быть выдана не только грузохозяину (стт. 13, 78, 88 и 112 О. У.), но и его преемнику (напр., страховому обществу, которому онъ переуступилъ свои права), а по письменной просьбѣ и всякому другому лицу, имѣющему тяжбу съ дорогою (ст. 453 Уст. Гр. Суд.). Ст. 88 Общ. Уст. обязываетъ желѣзную дорогу поставить грузохозяина въ извѣстность о содержаніи составленнаго протокола (*отд. рѣш.* 10 янв. 1891 г. по д. Казанскаго съ Риго-Дин. ж. д. № 2097—90 г.).

Въ заключеніе слѣдуетъ повторить (см. § 28), что не только въ случаяхъ полной утраты всего груза, но и въ случаяхъ частичной утраты и порчи требуется лишь, чтобы утрата или порча были *тѣмъ или инымъ путемъ* „удостоверены“ агентами желѣзной дороги до выдачи груза такъ, что для предъявленія иска о вознагражденія законъ не требуетъ непременно представленія протокола; нѣтъ также закона, который *обязывалъ* бы грузохозяина требовать составленія протокола (*отд. рѣш.* 1 мая 1891 г. по д. Венгерова съ Хар. Никол. ж. д. № 718—91 г.). Искъ можетъ быть доказываемъ, напр., отмѣткою агента въ накладной (*отд. рѣш.* 3 марта 1894 г. по д. Свищерскаго съ Ив.-Домбр. ж. д. № 6305—93 г., 18 февр. 1895 г. по д. Равицкаго съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 2974—94 г. и др.). Въ подтвержденіе факта составленія протокола можетъ быть допущена ссылка, напр., на дорожныя и передаточныя вѣдомости (то же рѣш.).

§ 30. Системы вознагражденія за утрату и порчу грузовъ.—Характеръ вознагражденія по нашему закону.—Права страховыхъ обществъ.

Вопросъ о размѣрѣ вознагражденія, выдаваемого товарохозяину желѣзною дорогою въ случаяхъ утраты и порчи груза, въ нашей желѣзнодорожной практикѣ, какъ извѣстно, имѣетъ свою исторію и до изданія желѣзнодорожнаго закона 1885 года не переставалъ служить у насъ наиболѣе частымъ предметомъ принципіальныхъ судебныхъ споровъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ ¹⁾. Наши дороги въ своихъ

¹⁾ „Почти всѣ иски о вознагражденіи за утрату, порчу и подмѣну владѣй заключаются въ спорахъ о размѣрѣ такового вознагражденія“ (Труды Комиссiи, т. I, ч. 2, стр. 289). Взаимное ожесточеніе двухъ враждебныхъ лагерей, надо полагать, было очень сильно, судя по тому, что, напр. И. А. *Вышеградскій* прямо назвалъ принципъ полнаго вознагражденія „якобинскимъ“ (Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 253), а г. Деларовъ (въ своей книгѣ „*объ ответственности желѣзно-дорожн. предпринимателей*“, стр. 128), наоборотъ, проводитъ рискованное сравненіе между принципомъ ограниченнаго вознагражденія, съ одной стороны, и преступленіями кражи, грабежа, разбоя и мошенничества, съ другой. Рѣшить вопросъ о томъ, подъ какой изъ этихъ видовъ нарушенія правъ собственности подходитъ принципъ ограниченнаго воз-

условіяхъ перевозки установили систему ограниченнаго вознагражденія (въ максимальномъ размѣрѣ 5 руб. съ пуда), за исключеніемъ грузовъ, застрахованныхъ въ объявленной впередъ суммѣ съ уплатою страховой преміи. Эту систему наша судебная практика признала незаконною, считая, что она находится въ противорѣчій со стт. 671, 683 и 685 Зак. Гр. (см., однако, Касс. 1880 г., № 286 по д. Варшава и нѣк. др. рѣш.). Въ этомъ наша практика сошлась съ практикою французскихъ (а также бельгійскихъ, голландскихъ и итальянскихъ) судовъ, которые въ свое время также высказались противъ обязательной силы тарифовъ и условій перевозки, ограничивающихъ вопреки art. 1147 и сл. Code Civil размѣръ вознагражденія за утрату и порчу грузовъ ¹⁾. Наоборотъ, въ Австріи и Германіи система ограниченнаго вознагражденія была санкціонирована закономъ (Торговымъ Кодексомъ — art. 427), вслѣдствіе чего въ регламентѣ нѣмецкихъ дорогъ установлена была норма вознагражденія въ 60 марокъ за 50 килогр. груза, таксируемаго по вѣсу ²⁾. Система эта, однако, всегда вызвала протесты со стороны публики, которая указывала на нее, какъ на одинъ изъ главныхъ источниковъ небрежности и злоупотребленій при перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Вслѣдствіе этого, уже въ германскомъ проектѣ желѣзнодорожнаго закона 1874 г. (стт. 46—55) система ограниченнаго вознагражденія была отвергнута (см. Eger, Die Einführung, etc., стр. 13), а въ швейцарскомъ законѣ 1875 г. она была отвергнута, если не въ теоріи,

награжденія, г. Деларовъ предоставляетъ „записнымъ криминалистамъ“, но, чѣмъ ходить такъ далеко и забираться въ область уголовного права, гораздо проще было бы вспомнить, напр., то, что и наше *почтовое* вѣдомство за посылки, особо не застрахованныя, *вообще* не отвѣчаетъ. Но — quod licet Jovi, non licet bovi. — См., впрочемъ, еще § 58 Уст. Комп. „Надежда“ (П. С. З. 1856 г. № 31028) и др.

¹⁾ Кромѣ своихъ тарифовъ французскія дороги иногда ссылались еще на изданный въ прошломъ столѣтіи законъ объ ограниченіи отвѣтственности т. н. messageries nationales (150 фр. съ отправки); но законъ этотъ считается отмѣненнымъ съ отмѣною государственной монополіи на messageries nationales (Bedarride, 487). Въ послѣднее время, впрочемъ, система ограниченнаго вознагражденія начинаетъ находить сторонниковъ во Франціи (см., наприм., Sourdat, 221—6; Касс. Судъ признавалъ ее законною для *международныхъ* перевозокъ и т. п.; Dalloz, 1881, I, 405; 1887, I, 468). — Въ Англіи система ограниченнаго вознагражденія не признается, — исключая нѣкоторые грузы, напр., животныя, для которыхъ по Railway and Canal Traffic Act'у 1854 г. подобное ограниченіе допущено (см. Hodges, 549). — О Германіи и Австріи см. ниже.

²⁾ Въ виду сравнительной дороговизны перевозимыхъ за-границею товаровъ норма въ 60 марокъ за 50 килогр. являлась болѣе низкою, нежели существовавшая прежде на нашихъ дорогахъ норма въ 5 руб. съ пуда.

то на практикѣ, потому что максимум вознагражденія назначенъ очень высокой—1,500 франковъ съ центнера (ст. 25), т.-е. такой максимум, до котораго въ громадномъ большинствѣ случаевъ дѣйствительная стоимость грузовъ не доходить ¹⁾. При обсужденіи проекта Бернской Конвенціи сами делегаты нѣмецкихъ дорогъ перешли на сторону защитниковъ системы полного вознагражденія, которое въ видѣ общаго принципа и было принято и, по вступленіи въ силу Конвенціи, введено также на нѣмецкихъ дорогахъ (регламентъ, §§ 80 и 83), на которыхъ, такимъ образомъ, правила о вознагражденіи за утрату и порчу груза теперь въ общемъ *тѣ же*, что и у насъ ²⁾. Нашъ желѣзнодорожный законъ по примѣру Бернской Конвенціи также остановился на системѣ полного вознагражденія въ размѣрѣ торговой стоимости груза (ст. 107 Общ. Уст.) ³⁾, допустивъ изъ нея только изъятія въ случаяхъ: 1) объявленія стоимости (ст. 108) и 2) примѣненія т. н. условныхъ тарифовъ (ст. 109). Ограниченное вознагражденіе допущено лишь для *багажа* ⁴⁾. Этотъ законъ, однако, прошелъ у насъ не безъ сильной оппозиціи со стороны представителей нашихъ дорогъ. Въ замѣчаніяхъ, сдѣланныхъ ими на проектъ комиссіи гр. Баранова ⁵⁾, было указано на то, что дороги никакъ

¹⁾ Цѣль этого максимум'а, главнымъ образомъ, освободить желѣзныя дороги отъ полной отвѣтственности за т. н. „драгоцѣнности“ (см. мое изд. Бернской Конвенціи, стр. 71).

²⁾ Лишь относительно „драгоцѣнностей“ дорогамъ въ Австро-Венгріи разрѣшено устанавливать максимум вознагражденія (§ 50).

³⁾ См. Егер, I. с., стр. 26.—Въ числѣ возражавшихъ противъ введенія системы полной отвѣтственности были, между прочимъ, и русскіе делегаты, которые ссылались на то, что въ Россіи по ея кліматическимъ условіямъ случаи поврежденія грузовъ особенно часты, и приводили то соображеніе, что для установленія полной отвѣтственности необходимо повысить международные тарифы, что было бы невыгодно для публики. Противники системы ограниченаго вознагражденія наоборотъ ссылались на то, что въ числѣ причинъ, вліяющихъ на размѣръ провозной платы, отвѣтственность за цѣлость груза имѣетъ мало значенія. Приводилось и то соображеніе, что если устанавливать нормы, то въ виду разнообразія грузовъ слѣдовало бы установить нѣсколько различныхъ нормъ, что на практикѣ привело бы къ путаницѣ. Къ противникамъ нормальной системы съ самаго начала примкнули германскіе делегаты, не смотря на то, что эта система узаконена въ самой Германіи (см. мое изд. Конвенціи, стр. 71—72).

⁴⁾ Въ Высоч.-Утв. *Полож. Финляндскихъ дорогъ* (изд. 1897 г., § 109), наоборотъ, принята система ограниченаго вознагражденія (въ размѣрѣ отъ $\frac{1}{2}$ до 2-хъ марокъ съ килограмма, смотря по разряду тарифа). За багажъ уплачивается не свыше 10 марокъ съ килограмма.

⁵⁾ Въ дополненіе къ этимъ замѣчаніямъ см. подробное изложеніе дебатовъ по этому вопросу на нашихъ желѣзнодорожныхъ сѣздахъ въ Трудахъ Комиссіи, IV, ч. I. стр. 75—98.

не могут нести полной ответственности, такъ какъ онѣ обязаны возить всѣ грузы, не исключая и самыхъ цѣнныхъ и подверженныхъ порчѣ, что онѣ не имѣютъ возможности услѣдить за громаднымъ штатомъ своихъ служащихъ и что, поэтому, несправедливо ставить ихъ на одну доску съ обыкновеннымъ возчикомъ. Къ тому же, принципъ полного вознагражденія, по замѣчанію тѣхъ же гг. представителей, не обезпечиваетъ даже интересовъ самой публики, потому что доказать дѣйствительную стоимость груза далеко не всегда легко: чтобы избѣжать необходимости приводить подобныя доказательства, публика попрежнему вынуждена будетъ обращаться къ помощи страховыхъ обществъ; вмѣсто этого было бы гораздо проще передать дѣло страхованія всецѣло въ руки желѣзныхъ дорогъ (причемъ страховая премія могла бы быть значительно понижена) и, засимъ, установить правило, что за грузъ незастрахованный дорога *безъ всякихъ доказательствъ стоимости его* должна уплатить вознагражденіе въ размѣрѣ отъ 20 коп. до 20 руб. за пудъ, смотря по разряду тарифа, по которому грузъ оплаченъ (см. Замѣчанія XVIII Общ. Сѣзда, стр. 162 и сл. ¹⁾).

На практикѣ система полного вознагражденія, введенная Общ. Уставомъ, успѣла принести свои хорошіе результаты. Число пропажъ и поврежденій грузовъ на нашихъ дорогахъ значительно сократилось и, параллельно съ этимъ, значительно сократились также и операціи страховыхъ обществъ. Если сопоставить этотъ фактъ съ обратнымъ явленіемъ, имѣвшимъ мѣсто, напр., на нѣмецкихъ дорогахъ, гдѣ въ 60-хъ годахъ, съ узаконеніемъ системы ограниченаго вознагражденія, наоборотъ, случаи утраты и порчи грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ стали повторяться значительно чаще, чѣмъ прежде (см. Проектъ германскаго ж.-д. закона 1874 г., стр. 84), то въ этомъ, конечно, нельзя не видѣть серьезнаго аргумента въ пользу системы, принятой нашимъ закономъ. Но аргументъ этотъ можетъ имѣть только *временное* значеніе. Въ концѣ-концовъ, система ограниченаго вознагражденія, въ соединеніи съ правомъ „страхованія“ (т.-е. объявленія стоимости) грузовъ, имѣетъ весьма важныя практическія преимущества. Она упрощаетъ расчеты и устраняетъ громадную массу споровъ ²⁾; она способствуетъ пониженію провозной платы; она, нако-

¹⁾ Систему ограниченаго вознагражденія наши дороги предлагали признать и къ ответственности за несчастные случаи съ пассажирами; предполагалось максимальное вознагражденіе за пассажира 1-го класса—1000 р., 2-го кл.—800 руб. и 3-го кл.—600 р. (Тамъ же, стр. 92). Подобныя ограниченія отчасти приняты на англійскихъ дорогахъ (Hodges, 512—3).

²⁾ Указывая на преимущества системы ограниченаго вознагражденія, соединенной съ обязательнымъ страхованіемъ для тѣхъ грузовъ, за которые

нецъ, соотвѣтствуетъ требованіямъ справедливости, такъ какъ нельзя въ одно и то же время признавать желѣзную дорогу отвѣтственною за утрату и порчу грузовъ, хотя бы и произошедшія 'безъ ея вины, т.-е. признавать ее обязательнымъ страховщикомъ (см. § 22), и отнимать у нея право, принадлежащее каждому страховщику, право, безъ котораго страховая отвѣтственность практически крайне затруднительна, а именно—право на предварительное соглашеніе со страхователемъ (грузохозяиномъ) о максимальномъ размѣрѣ вознагражденія ¹⁾).

У насъ, въ Россіи, система полного вознагражденія въ размѣрѣ торговой стоимости груза во всякомъ случаѣ не достигаетъ тѣхъ результатовъ, какихъ она могла бы достигнуть при лучшей организаціи экспертизы (см. § 29), при меньшемъ формализмѣ судебной практики и при большемъ ея знакомствѣ съ условіями торговаго быта. Почти всѣ наши суды, напр., до сихъ поръ не придаютъ никакого значенія фактурамъ, какъ доказательствамъ торговой стоимости, между тѣмъ какъ для многихъ товаровъ (при крайне слабомъ развитіи дѣятельности биржъ у насъ въ Россіи) это—единственное доказательство торговой стоимости, какое грузохозяинъ имѣетъ и можетъ имѣть въ рукахъ. Что же касается экспертизы, то, имѣя дѣло съ накладными вмѣсто самаго груза она сплошь да рядомъ даетъ заключенія, способныя поставить въ тупикъ любой судъ, опредѣляя, напр., стоимость грузовъ „даннаго рода“, т.-е. того наименованія, которое значится въ накладной, въ суммѣ *отъ 5 до 200 р.* за пудъ!

отправитель желаетъ получить полное вознагражденіе, представители нѣмецкихъ дорогъ въ своей докладной запискѣ противъ проекта торгов. уложенія дѣлаютъ, между прочимъ, слѣдующее не лишнее справедливости возраженіе: „eine zu hohe falsche Declaration giebt man nicht vorher ab, wenn eine Frachterhöhung deren Folge ist, während die Erfahrung lehrt, dass selbst im besten Rufe stehende Leute einen Verlust, nachdem er eingetreten ist, benutzen, um sich ungebührliche Vortheile zu verschaffen“.

¹⁾ Система ограниченнаго вознагражденія извѣстна также въ *морскомъ транспортномъ правѣ*. Такъ, по ст. 254 Уст. Торг. хозяинъ нанятаго подъ грузъ корабля „не подвергается отвѣтственности за вредъ или убытки, корабельщикомъ его причиненные, сверхъ суммы, равной цѣнѣ корабля его“ съ присоединеніемъ фрахтовыхъ денегъ. По англійскому праву хозяинъ корабля отвѣчаетъ въ размѣрѣ не свыше 8 фунт. стерл. съ каждой тонны подъемной силы судна (Stephen, II, 88).—По почтовымъ законамъ, какъ извѣстно, вознагражденіе уплачивается всегда только въ опредѣленномъ заравѣ размѣрѣ, да и то лишь за отправленія, въ той или иной формѣ застрахованныя (Врем. Прав. по почтовой части; Правит. Вѣстникъ 1871 г. № 169; см., впрочемъ, рѣш. 1890 г. № 49 по д. Хомзе); то же правило принято во Всемирной Почтовой Конвенціи (art. 5).

Обращаясь къ разъясненію системы, принятой въ нашемъ желѣзнодорожномъ законѣ и въ Бернской Конвенціи, слѣдуетъ, прежде всего, выяснитъ, въ чемъ собственно заключается т. н. система полного вознагражденія. Она можетъ быть названа системою „полнаго вознагражденія“ только относительно, такъ какъ, отмѣняя въ видѣ общаго правила прежнюю норму (въ 5 руб. съ пуда), законъ, съ другой стороны, въ видѣ общаго правила не признаетъ за грузохозяиномъ права на возмѣщеніе *всѣхъ убытковъ*, понесенныхъ имъ отъ порчи или утраты грузовъ (см. стт. 671, 673 и 685 Зак. Гр.); максимумъ вознагражденія, на которое можетъ претендовать грузохозяинъ, это—только торговая стоимость груза ¹⁾.

Не давая грузохозяину права на возмѣщеніе *всѣхъ* убытковъ, законъ, съ другой стороны, ставитъ выдачу вознагражденія въ исключительную зависимость отъ стоимости утраченнаго или испорченнаго груза, хотя бы эта утрата или порча въ дѣйствительности не причинила грузохозяину *никакого убытка*. Мы видѣли уже что вознагражденіе, выдаваемое дорогами *за просрочку*, не можетъ быть названо возмѣщеніемъ убытка, такъ какъ въ законѣ прямо сказано, что вознагражденіе это выдается грузохозяину, „хотя бы просрочка и не причинила ему никакого убытка“ (ст. 110). То же относится и къ вознагражденію за утрату и порчу груза, такъ какъ дорога обязана возмѣстить держателю дубликата (ст. 112) стоимость (или уменьшеніе стоимости) груза, хотя бы онъ былъ не болѣе, какъ посредникомъ, экспедиторомъ и т. п. ²⁾. Отсюда слѣдуетъ, между про-

¹⁾ Это правило, установленное (за исключеніемъ случаевъ злого умысла) въ нѣмецкомъ (а также венгерскомъ и швейцарскомъ) законѣ для претензій по обыкновенному договору перевозки (art. 395 Торг. Код.), не признается безусловно въ практикѣ французской (Lyon-Saѣn, I, 476; Sarrut, 422), а также бельгійской, голландской и итальянской (см. Eger, Die Einfuhrung etc. стр. 92).—При нашей системѣ желѣзнодорожныхъ документовъ, когда, выдавая дубликатъ, подлежащій свободному переходу изъ рукъ въ руки, дорога не можетъ имѣть никакого представленія о томъ, въ чьихъ рукахъ дубликатъ можетъ очутиться, было бы несправедливостью возлагать на желѣзную дорогу отвѣтственность за такіе убытки, которые, не вытекаая непосредственно изъ обезпеченія груза, причинены лично данному держателю дубликата. Такихъ убытковъ дорога предусмотрѣть не можетъ, а слѣдовательно, въ силу общаго начала признаннаго также и во французскомъ правѣ (Code de comm., art. 1150), она не можетъ за нихъ отвѣчать. — См., впрочемъ, изъятія ниже въ § 32.

²⁾ Это, между прочимъ, служитъ доказательствомъ неправильности соображеній Сената, изложенныхъ въ рѣш. 1890 г. № 28 по д. Росс. Общ. Трансп. Кладей съ Юго-Запад. ж. д. Въ этомъ рѣшеніи Сенатъ выражаетъ, между прочимъ, ту мысль, что искъ о вознагражденіи за порчу груза находитъ себѣ основаніе не въ ст. 112 Общ. Уст., а въ ст. 691 Зак. Гр., т. е., право на вознагражденіе принадлежит лицу, *потерпѣвшему убытокъ*. Уже изъ того, что

чимъ, и тотъ выводъ, что *железная дорога не можетъ отказать въ выдачѣ вознагражденія грузозащитнику на томъ основаніи, что онъ получилъ уже вознагражденіе отъ страхового общества* и, такимъ образомъ, въ дѣйствительности никакого убытка не потерпѣлъ. Это правило, признанное, напр., въ нѣмецкой практикѣ¹⁾ основано еще и на томъ, что уплата страхового вознагражденія вовсе не представляетъ собою возмѣщенія убытка въ собственномъ смыслѣ слова. Уплата страхового вознагражденія представляетъ собою простое *исполненіе страхового договора*; по этому договору страхователь, платя премію, выговариваетъ себѣ за нее *эквивалентъ* въ видѣ страхового вознагражденія; это особенно ясно въ тѣхъ случаяхъ, когда переплаченная въ разное время страхователемъ премія въ общей сложности даже *превышаетъ* получаемое имъ страховое вознагражденіе. Возмѣщеніемъ убытка мы называемъ такую обязанность, которая возникаетъ изъ *нарушенія чужаго права* (стт. 570 и 684 Зак. Гр.). Страховщикъ же платитъ вознагражденіе не потому, что онъ нарушилъ чужое право, а потому, что онъ, получивъ извѣстную имущественную выгоду отъ страхователя, обязался при наступленіи извѣстнаго условія уплатить ему извѣстную сумму; это—обыкновенное денежное обязательство, въ которомъ вмѣсто срока фигурируетъ „условіе“, т. е. событіе, которое можетъ и не наступить.

Исходя изъ тѣхъ же соображеній, слѣдуетъ признать вмѣстѣ съ нѣмецкими юристами (Eger, I, 221; Schott, 348), что и страховое общество не имѣетъ права на отказъ въ выдачѣ вознагражденія товарозащитнику на томъ основаніи, что онъ уже получилъ его отъ железной дороги, *если только противное не оговорено въ полисныхъ условіяхъ*.

Наконецъ, исходя изъ того же единственно правильного взгляда на характеръ страхового договора, необходимо сдѣлать еще одинъ дальнѣйшій выводъ объ отношеніяхъ между желѣзными дорогами и

дальѣ изложено въ томъ же рѣшеніи, видно, что лицомъ, понесшимъ убытокъ, можетъ оказаться лицо *совершенно постороннее*, къ договору перевозки не причастное.—Впрочемъ, въ другихъ позднѣйшихъ рѣшеніяхъ Сената находимъ прямое подтвержденіе взгляда, изложеннаго въ текстѣ. Такъ, въ *отд. рѣш.* 4 декаб. 1896 г. д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Владикавк. ж. д. № 1126—96 Сенатъ, отвергая ссылку железной дороги на то, что Росс. О-во не понесло никакого убытка, такъ какъ оно по своимъ условіямъ перевозки само не отвѣчаетъ за цѣлость груза, сданнаго О-ву для перевозки въ дурной упаковке, разъясняетъ, что обязанность, возложенная на желѣзныя дороги стт. 102—110 Общ. Уст. *формальная и не зависитъ отъ того, понесенъ ли грузозащитникомъ убытокъ*.

¹⁾ Eger, II, 221; Schott, 348.—См. также Browne, 299 (англійская практика); contra—American Law Register, 1884, 294—8

страховыми обществами, а именно, тотъ, что *ни желѣзной дорогъ, ни страховому обществу фактъ уплаты вознагражденія грузозо-зьяину самъ по себѣ не можетъ давать права регресса другъ къ другу* (что также признано въ нѣмецкой практикѣ; см. цит. юри-стовъ). Дорога, уплатившая вознагражденіе грузозо-зьяину, не приоб-рѣтаетъ этимъ права на искъ къ страховому обществу, хотя бы ут-рата или порча груза произошли безъ всякой вины съ ея стороны. Она можетъ приобрѣсти это право лишь въ силу особаго предписа-нія закона ¹⁾ или же въ силу *соглашенія съ грузозо-зьяиномъ* ²⁾. Точно также и страховое общество уплатившее товарозо-зьяину стра-ховое вознагражденіе, можетъ приобрѣсти право на искъ къ желѣз-ной дорогѣ *только въ силу полисныхъ условій или же въ силу осо-баго переуступочнаго акта* ³⁾.

¹⁾ Такое предписаніе находимъ, напр., въ ст. 28 швейцарскаго ж. д., закона: „durch die Annahme der Entschädigungssumme seitens des Entschädi- gungsberechtigten gehen dessen Schadensersatzansprüche gegen Dritte von selbst auf die Bahnverwaltung über, jedoch nur insoweit als sie die bezahlte Ent- schädigungssumme nicht uebersteigen“.

²⁾ Подобныя соглашенія допускаетъ, напр., *американская* судебная практика, не усматривая въ нихъ ни нарушенія справедливости, ни стремленія къ освобожденію желѣзныхъ дорогъ отъ законной отвѣтственности, такъ какъ, съ одной стороны, страховать или не страховать грузъ зависитъ отъ воли отпра- вителя и отъ него же зависитъ застраховать грузъ только отъ такихъ опасно-стей, за которыя дороги не отвѣчаютъ, т.-е., другими словами, отнять у дорогъ всякое право и возможность предъявленія претензій къ страховымъ обще-ствамъ; съ другой стороны, если дорога можетъ *сама себя* застраховать, то нѣтъ причины, почему бы она не могла воспользоваться чужимъ страхованіемъ, особенно, если по полиснымъ условіямъ самъ страхователь теряетъ право на страховое вознагражденіе съ того момента, какъ онъ получилъ вознагражденіе отъ желѣзной дороги, и, такимъ образомъ, отъ права желѣзной дороги стра-хователь ничего не теритъ; наконецъ, страховыя общества, не желающія при-знавать подобныя соглашенія дорогъ съ грузозо-зьяевами, могутъ избѣжать этого соотвѣтственною оговоркою въ полисныхъ условіяхъ. Извлекая эти мотивы изъ рѣшенія Нью-Йоркскаго суда (*American Law Register* 1884, 294—8; см. также *Amer. Law Review*, 1886, 143), я, впрочемъ, не могу ручаться за то, что они представляютъ собою господствующее мнѣніе американской практики.

³⁾ Всѣ эти выводы о взаимныхъ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ и стра-ховыхъ обществъ, впрочемъ, *атвергаются практикою нашего Сената*. Въ частности, Сенатъ не признаетъ за грузозо-зьяиномъ, получившимъ вознагра-жденіе отъ страховаго общества, права на полученіе вознагражденія отъ же-лѣзной дороги (см. Касс. 1832 г. №№ 44 и 98 по дд. Росс. Общ. Трансп. Клад-ей и общества „Якорь“ и ин. др., а также отд. рѣш. по дд. Росс. Общ. Тр. Кл. и Русск. Ллойда съ Моск. Ряз. ж. д. №№ 1148—86 г. и 1263—87 г. и др.). Не признавая этого права за грузозо-зьяиномъ, Сенатъ признаетъ его *ipso jure* за страховымъ обществомъ въ виду того факта, что уплата страховаго вознагра-жденія для общества представляетъ будто бы *убытокъ*, возмѣстить который

обязана желѣзная дорога въ силу общаго закона. Къ этому мотиву Сенатъ присоединяетъ еще и тотъ мотивъ, что страховщикъ, уплатившій вознагражденіе, приобретаетъ право на самый застрахованный предметъ, на все, что отъ него осталось, а слѣдовательно, и на искъ съ виновника уничтоженія предмета, тѣмъ болѣе, что, если допустить иное, то выходило бы, что желѣзныя дороги вовсе *ни предъ кѣмъ* не отвѣчаютъ за утрату и порчу застрахованнаго груза, т.-е. подобныя грузы очутятся какъ бы внѣ закона (см. цит. Касс. 1832 г. №№ 44 и 98). Всѣ эти соображенія, однако, не убѣдительны. Прежде всего, какъ уже сказано, уплата страховаго вознагражденія отнюдь не представляетъ собою *убытка* для страховаго общества, ибо оно лишь возвращаетъ страхователямъ, то, что оно отъ нихъ получаетъ въ видѣ страховыхъ премій, причемъ у общества остается еще излишекъ въ качествѣ прибыли. Кромѣ того, убытокъ, даже и настоящій, подлежалъ бы возмѣщенію лишь при томъ условіи, если бы дорога въ чемъ либо нарушила *права* страховаго общества (ст. 574 и 684 Зак. Гр.); при отсутствіи же *всякихъ юридическихъ отношеній* между дорогою, перевозящею грузъ, и обществомъ, въ которомъ грузъ застрахованъ, о нарушеніи права не можетъ быть и рѣчи. Соображеніе о томъ, что, при недопущеніи исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ со стороны страховыхъ обществъ застрахованный грузъ во время перевозки очутится какъ бы внѣ закона, такъ какъ дорога ни предъ кѣмъ за него отвѣчать не будетъ, представляетъ собою не болѣе, какъ *circulus vitiosus*, такъ какъ Сенатъ исходитъ изъ предположенія о томъ, что товарокозанинъ, получившій страховое вознагражденіе отъ страховаго общества, не долженъ имѣть права на искъ къ желѣзной дорогѣ; на самомъ же дѣлѣ, это то и неправильно (мотивы см. выше).—Не ограничиваясь признаніемъ за страховыми обществами права *ipso jure* на отыскиваніе понесенныхъ ими „убытковъ“ съ желѣзныхъ дорогъ, Сенатъ идетъ далѣе и признаетъ, что и *условія отвѣтственности* желѣзной дороги предъ страховымъ обществомъ и предъ грузокозаниномъ должны быть *одинаковыя*, т.-е., что „убытокъ“ страховаго общества долженъ быть возмѣщенъ, если дорога не докажетъ наличности одного изъ тѣхъ условій, которыя освобождаютъ ее отъ отвѣтственности предъ грузокозаниномъ (см. цит. рѣш. а также *отд. рѣш.* по дд. Росс. Общ. Тр. Кладей и Русск. Ллойда съ Моск.-Ряз. ж. д. №№ 1148—86 и 5108—87 г.); другими словами, страховое общество, требуя возмѣщенія „убытка“ отъ желѣзной дороги, вины послѣдней—вопреки ст. 684 Зак. Гр.—по мнѣнію Сената, доказывать не обязано. Съ этимъ мнѣніемъ также согласиться нельзя, ибо то, что относится къ отвѣтственности дороги *предъ грузокозаниномъ за утрату и порчу груза по договору перевозки*, вовсе непримѣнимо тогда, когда рѣчь идетъ объ отвѣтственности ея же предъ *постороннимъ* лицомъ за понесенные имъ убытки. Подобныя убытки постороннихъ лицъ подлежатъ возмѣщенію только при доказанной винѣ (ст. 684 Зак. Гр.).—Слѣдуетъ замѣтить, впрочемъ, что въ настоящее время всѣ наши страховыя общества при расчетахъ со страхователями, насколько извѣстно, запасаются отъ нихъ переуступочными актами или въ полисныхъ условіяхъ выговариваютъ себѣ преемство въ правахъ товарокозанина на полученіе вознагражденія отъ желѣзныхъ дорогъ и иныхъ транспортныхъ предпріятій. Понятно, что въ этихъ случаяхъ, а равно и въ томъ случаѣ, когда само транспортное страховое общество является отравителемъ или получателемъ груза, дорога отвѣчаетъ за утрату и порчу груза предъ страховымъ обществомъ, какъ предъ другимъ грузокозаниномъ.—Въ ряду лицъ, предъявляющихъ искъ къ желѣзнымъ дорогамъ, транспортно-

§ 31. Вознаграждение: а) по торговой стоимости груза; б) по объявленной стоимости и в) по условным тарифам (стт. 107—109 Общ. Уст.).

а) Главная форма вознаграждения за утрату и порчу груза, принятая в нашем законѣ, указана в ст. 107 Общ. Устава, согласно которой вознаграждение „исчисляется по *торговой* (биржевой) или рыночной *цѣнѣ* онаго груза, а за неимѣніемъ ея по *обыкновенной стоимости*, которую подобные грузы того же качества имѣли въ то время и въ томъ мѣстѣ, когда и гдѣ *должна была произойти выдача* груза. Таможенные расходы, провозная плата и вообще всѣ издержки по перевозкѣ, которыя долженъ былъ уплатить получатель, еслибы товаръ прибылъ по назначенію въ цѣлости, исключаются изъ суммы вознагражденія“.

Законодатель остановился на вознагражденіи по цѣнѣ *мѣста назначенія*, исходя изъ того соображенія, что эту цѣною вѣрнѣе всего опредѣляется убытокъ получателя ¹⁾. Если въ мѣстѣ назначенія грузъ не имѣетъ биржевой цѣны за отсутствіемъ рынка, то остается руководствоваться цѣнами ближайшаго рынка, а если и это невозможно, то цѣнами мѣста отправления, которыя *обыкновенно де-*

страховыя общества у насъ занимаютъ чуть ли не первое мѣсто. Такъ, число исковъ, предъявленныхъ однимъ только Росс. Общ. Транспортнаго Кладей въ С.-Петербургскихъ судебномы-мировыхъ учрежденіяхъ, до послѣдняго времени далеко превышало количество всѣхъ другихъ исковъ въ желѣзнымъ дорогамъ, мѣстѣ взятыхъ. На отношенія нашихъ дорогъ къ страховымъ обществамъ, между прочимъ, было обращено особое вниманіе въ преніяхъ Общаго Сѣзда 1881 г., созваннаго гр. Барановымъ для обсужденія проекта Общ. Устава рос. ж. д. Горячимъ противникомъ страховыхъ обществъ выступилъ И. А. Вышнеградскій, назвавшій тогдашнюю дѣятельность нашихъ страховыхъ обществъ систематическимъ обманомъ публики; онъ предлагалъ постановить въ законѣ, что ни хозяинъ застрахованнаго груза, ни страховое общество не имѣютъ права на вознагражденіе за утрату и порчу груза, такъ какъ оба они не несутъ отъ этого никакихъ убытковъ. Защиту страховыхъ обществъ взялъ на себя г. Шубинъ-Повдѣвъ, который, между прочимъ, заявилъ, что $\frac{9}{10}$ всѣхъ случаевъ утраты или поврежденія грузовъ происходятъ *отъ вины* желѣзныхъ дорогъ, за послѣдствія которой онѣ всегда должны отвѣчать (Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 243, 4-9 и сл.).

¹⁾ Въ томъ же видѣ вознагражденіе опреѣлялось у насъ судами до изданія Общ. Устава (Касс. 1876 г. № 220 по д. Эмеса; *Общ. Уст.* съ сужд., стр. 75); тѣмъ же способомъ вознагражденіе опредѣляется по нѣмецкому Торг. Кодексу (art. 396—о договорѣ перевозки вообще; герм. регламентъ, §§ 80 и 83), по праву англійскому (Browne, 295) и французскому (Lyon Caën, I, 476). Германскій проектъ 1874 г. (ст. 55) предоставляетъ грузохозяину право на вознагражденіе по цѣнамъ мѣста назначенія *или мѣста отравленія*; но въ послѣднемъ случаѣ дорога вправе доказывать, что на мѣстѣ назначенія грузъ стоить дешевле.—О ст. 34 Бернской Конвенціи см. ниже.

шевле цѣнъ мѣста назначенія (такъ какъ иначе не было бы расчета возить). На мѣстѣ отправленія, кромѣ того, рыночную цѣну груза весьма часто можно узнать всего вѣрнѣе, такъ какъ отсюда грузъ даннаго рода развозится во всѣ стороны. Если, однако, вознагражденіе исчисляется по цѣнамъ мѣста отправленія, то уже изъ этихъ цѣнъ нельзя вычитать расходовъ и издержекъ, о которыхъ говорится въ ст. 107 (ср. ст. 34 Бернской Конвенціи). Вычетъ этихъ расходовъ производится лишь тогда, когда вознагражденіе исчисляется по цѣнамъ мѣста назначенія, ибо въ этомъ послѣднемъ случаѣ товароховяинъ получаетъ какъ бы самый грузъ на мѣстѣ назначенія, а слѣдовательно и долженъ заплатить все то, что слѣдуетъ за его доставку, т.-е. всѣ тѣ платежи, которые обезпечиваются залоговымъ правомъ дороги на грузъ (ст. 85 Общ. Уст.), въ томъ числѣ и тѣ, о которыхъ говорится въ стт. 60, 65, 66, 70 и 78 Общ. Уст. ¹⁾).

„Торговую“ (рыночную или биржевую) цѣною груза называется та средняя цѣна, по которой онъ обращается въ торговлѣ не только на рынкѣ или на биржѣ, но и въ магазинахъ, складахъ, фабрикахъ и пр. Для удостовѣренія этой цѣны, разумѣется, нѣтъ непремѣнной надобности въ курсовыхъ бюллетеняхъ, справочныхъ цѣнахъ или удостовѣреніяхъ отъ биржевыхъ маклеровъ, тѣмъ болѣе, что эти способы удостовѣренія для большинства мѣстъ и для многихъ грузовъ (напр., мануфактурныхъ, галантерейныхъ, москательныхъ) представляются непримѣнными. Торговая цѣна можетъ быть удостовѣряема и экспертизою, и даже свидѣтельскими показаніями мѣстныхъ жителей, преискурантами мѣстныхъ фирмъ и, наконецъ, фактурою продавца. *Фактура всегда самими дорогами признавалась однимъ изъ обычныхъ доказательствъ.* Судъ вправѣ исчислить вознагражденіе по фактурѣ, если она не внушаетъ подозрѣнія; фактура представляетъ письменное доказательство торговой цѣны, котораго судъ не вправѣ оставить безъ разсмотрѣнія и оцѣнки; оцѣнка же доказательствъ всецѣло принадлежитъ суду ²⁾. Надо замѣтить, что фак-

¹⁾ См., впрочемъ, ниже § 41 о сборѣ за храненіе груза. Въ Касс. 1879 г. № 137 по д. „Дружины“ Сенатъ отвергаетъ право возчика на вознагражденіе за перевозку въ случаяхъ неисправнаго исполненія договора (ст. 1744 Зак. Гр.), но это, очевидно, несправедливо, если отвѣтственность возчика опредѣляютъ по цѣнамъ мѣста назначенія; въ этомъ случаѣ возчикъ въ сущности *возвращаетъ* грузохозяину тѣ деньги, которыя онъ отъ него получилъ за перевозку (такъ какъ въ цѣну товара на мѣстѣ назначенія фрахтъ обыкновенно входитъ, какъ составная часть).

²⁾ Еще въ Касс. 1872 г. № 386 по д. Шультена Сенатъ призналъ, что и договоръ грузохозяина съ третьимъ лицомъ на основ. ст. 105 Уст. Гр. Суд. *можетъ служить доказательствомъ* размѣра убытка; это признано и въ Касс.

турная цѣна, какъ продажная, обыкновенно *ниже* цѣны товара на мѣстѣ назначенія. Если фактура возбуждаетъ сомнѣніе, напр., если она представлена была не немедленно по обнаруженіи вреда, то ее можно провѣрить экспертизою или свидѣтельскими показаніями (ср. Касс. 1875 г. № 484).

Въ доказательство цѣны груза не можетъ быть принята обыкновенно сумма *наложеннаго платежа* (Касс. 1884 г. № 132 по дѣлу Франка ¹⁾; ср. ст. 76 Общ. Уст.). Доказательствомъ цѣны не можетъ служить также обыкновенно оцѣнка товара въ накладной, дѣлаемая *для таможи*; у насъ эта оцѣнка требуется для статистики и по большей части весьма неточна (по условіямъ международныхъ тарифовъ—*Сб. Тар.*, № 473, ст. 6, доп. пост.—стоимость груза, идущаго въ Россію или изъ Россіи, обязательно показывается въ накладной, что, однако, не считается „объявленіемъ стоимости“ на случай утраты или порчи). Не лишена, наоборотъ, всякаго значенія оцѣнка *страховая*, т.-е. та, которая вносится со словъ грузохозиянина въ страховой полисъ общества страхованія владѣй. Оцѣнка эта обыкновенно соотвѣтствуетъ дѣйствительности, потому что при массѣ перевозокъ преувеличенная оцѣнка была бы убыточна; злоупотребленія съ преднамѣренною цѣлью уничтожить застрахованный отваръ здѣсь также немислимы ²⁾.

1879 г. № 137 по д. „Дружины“. Рядомъ съ этимъ Сенатъ въ Касс. по д. Шультена объясняетъ только то, что дорога не можетъ отвѣчать за понесенный грузохозияннмъ убытокъ въ видѣ *неустойки*, если послѣдняя не можетъ быть разсматриваема, какъ *послѣдствія дѣлія* дороги (ст. 684 Зак. Гр.); другими словами, Сенатъ хочетъ сказать, что каждый отвѣчаетъ только за тѣ убытки, которые онъ могъ предусмотрѣть (ср. art. 1150 франц. кодекса). Но изъ этого, очевидно, нисколько не слѣдуетъ, что судъ не правѣ основать на фактурѣ, какъ на письменномъ *доказательствѣ*, свое сужденіе о *торговой цѣнѣ* груза; ср. Касс. 1874 г. № 779; 1876 г. № 455; 1879 г. № 137; 1880 г. №№ 98 и 186 и др. См. также *отд. рѣш.* 19 янв. 1890 г. по д. *Росс. Общ. Тр. Владѣй съ Глав. Общ.* № 2639—88 г. („принятіемъ въ соображеніе фактуры, представленной со стороны истца при составленіи акта, Сѣздъ не поступилъ въ противность 472 ст. Уст. Гр. Суд., которая не запрещаетъ суду признавать за доказательство въ пользу того или другого изъ тяжущихся докуменгты, исходящіе отъ третьихъ лицъ, въ тяжбѣ не участвующихъ“—Касс. 1878 г. № 228), *отд. рѣш.* 27 апр. 1890 г. по д. *Шура съ Орлов.-Вит. ж. д.* № 5510—89 г. (отклоненіе судомъ голословнаго заявленія отвѣтчика о составленіи счета заднимъ числомъ не составляетъ нарушенія ст. 81 Уст. Гр. Суд.), *отд. рѣш.* 19 янв. 1889 г. по д. *Росс. Общ. Тр. Владѣй съ Главн. Общ.* № 3270—89 и мн. др.—О старой судебной практикѣ по вопросу о доказательной силѣ фактуръ см. *Труды Коммиссін*, т. I, ч. 2, стр. 292.

¹⁾ Contra см. *отд. рѣш.* 16 февр. 1890 г. по д. *Бутлера съ Юго-Зап. ж. д.* № 4240—89.

²⁾ По вопросу о размѣрѣ вознагражденія см. еще *отд. рѣш.* 21 окт. 1887 г. по д. *Шенеля съ Юго-Западн. ж. д.* № 7050—86 г. (въ виду стг. 7,

Остается замѣтить, что вознаграждение исчисляется по цѣнѣ оптовой или розничной, смотря по количеству пропавшаго или поврежденнаго груза.

Когда грузъ не имѣетъ торговой цѣны, т.-е. когда на него нѣтъ постоянного спроса и предложенія, то вознаграждение исчисляется по „обыкновенной стоимости“, которая опредѣляется экспертизой, напр., по стоимости матеріала и труда, затраченнаго на его обработку.

За утрату *международныхъ* грузовъ вознаграждение на основаніи ст. 34 Бернской Конвенціи опредѣляется по цѣнамъ (или по обыкновенной стоимости) мѣстъ *отправленія*, причемъ грузохозяину *возмѣщаются* таможенные расходы, провозная плата и прочія издержки, которыя имъ уплачены ¹⁾. Обыкновеннымъ доказательствомъ

103—105, 108, 110 и 114 Уст. объ авцизѣ съ табуку „провозныя свидѣтельства, безъ которыхъ табука не можетъ быть и перевозимъ, представляютъ собою законное доказательство о количествѣ и качествѣ, а слѣдовательно, и стоимости провозимаго *табука*), *отд. рѣш. 21 окт. 1888 г. по д. Шура съ Орлов.-Вит. ж. д. № 3741—1888 г.* (621 ст. Уст. Тор. не препятствуетъ истцу доказывать размѣръ убытка счетомъ, писаннымъ *на еврейскомъ языкѣ*; не-правильное наименованіе груза въ накладной влечетъ за собою уплату пени, но не отнимаетъ у грузохозяина права на вознаграждение за дѣйствительно утраченный товаръ), *отд. рѣш. 7 янв. и 21 сент. 1888 г. по дд. Гольдберга съ Харьк.-Никол. и Бухштейна съ Дин.-Вит. ж. д. №№ 2477—87 и 362—88 и мн. др.* (если истецъ не докажетъ размѣра убытка, то судъ можетъ отказать въ искѣ, не будучи обязанъ представлять истцу права на отыскиваніе убытковъ въ исполнительномъ порядкѣ—*Касс. 1875 г. № 670, 1885 г. № 92*), *отд. рѣш. 21 окт. 1888 г. по д. Росс. Общ. Тр. Владей съ Либ.-Ром. ж. д. № 2474—88* (если истецъ не выяснилъ достоинства, качества и количества пропавшихъ *носильныхъ вещей* и, такимъ образомъ, нѣтъ матеріала для опредѣленія стоимости пропавшаго груза, то судъ можетъ *отказаться въ экспертизѣ*; см., однако, *отд. рѣш. 4 янв. 1890 г. по дѣлу того же истца съ Раз.-Возл. ж. д. № 5574—88 г.*, въ которомъ признано, что „вопросъ о томъ, будутъ-ли свѣдущіе люди въ состояніи, хотя-бы по самымъ общимъ и краткимъ наименованіямъ груза, съ показаніемъ его вѣса и числа мѣстъ, прийти къ заключенію о стоимости онаго, не можетъ быть предрѣшенъ судомъ“—*Касс. 1874 г. № 693*).

¹⁾ Опредѣленіе вознагражденія по цѣнамъ мѣста *назначенія* найдено было непригоднымъ для международныхъ перевозокъ въ виду обычной дальности расстояній этихъ перевозокъ. При этой дальности разница между цѣнами мѣстъ отправленія или назначенія часто настолько велика, что дорога, которой грузъ сдается для перевозки, часто не имѣетъ понятія о цѣнности этого груза на мѣстѣ назначенія, что было бы крайне неудобно, еслибы *этою* цѣнностью опредѣлялась ея отвѣтственность. Что же касается грузополучателя, то для него порядокъ, установленный Конвенціею, не представляетъ никакихъ неудобствъ, такъ какъ самое обычное доказательство цѣны товара въ рукахъ грузополучателя это—фактура продавца, которая свидѣтельствуетъ именно о цѣнѣ мѣста отправленія (см. *мое* изданіе Конвенціи, стр. 72). У насъ въ Рос-

цѣны, существующей въ мѣстѣ отправленія служить фактура, которая, поэтому, въ международномъ сообщеніи менѣе всего можетъ быть отвергнута, какъ доказательство.

О случаяхъ *поврежденія* груза нужно сказать слѣдующее. Прежде всего, поврежденіемъ считается такое измѣненіе ¹⁾ груза, которое только уменьшаетъ его цѣну ²⁾, не уничтожая ее совсѣмъ. Подъ понятіе „поврежденія“ *цѣлаго* груза подходит иногда утрата или поврежденіе *части* его; напр., если пропадаетъ часть разобранной машины, идущей по одной накладной, то дорога должна уплатить какъ за поврежденіе машины ³⁾. Но для этого, разумѣется, нужно, чтобы отдѣльные предметы, идущіе по одной накладной, составляли одно цѣлое, не имѣя самостоятельнаго экономическаго значенія ⁴⁾.

За поврежденіе дорога обязана уплатить разницу между цѣною поврежденнаго груза и тою цѣною, которую грузъ имѣлъ бы въ неповрежденномъ видѣ на мѣстѣ назначенія въ моментъ *истеченія срока доставки* (ст. 107),— не въ моментъ *дѣйствительнаго прибытія* (какъ полагаетъ Schott, 340). Цѣна поврежденнаго груза опредѣляется экспертизою или публичною продажею. Изъ вознагражденія за порчу груза платежи, слѣдуемые дорогамъ, и таможенные расходы подлежатъ вычету лишь тогда, когда, благодаря порчѣ, грузохозяинъ что-либо сберегъ, т.-е., если за испорченный грузъ ему

сн дальнія перевозки также явленіе обычное, а потому эти соображенія, въ силу которыхъ Конвенція отдаетъ предпочтеніе цѣнамъ мѣста отправленія, примѣнны и къ нашимъ внутреннимъ грузамъ.

¹⁾ Измѣненіе, *хотя бы и временное*, (напр. подмочка), считается порчею, если для восстановленія первоначальнаго состоянія груза требуются извѣстные расходы (см. Eisenb. Entscheid. VI, 247).

²⁾ Нѣмецкая практика понимаетъ „поврежденіе“ въ очень широкомъ смыслѣ. Такъ, напр., она считаетъ товаръ опоздавшій и, вслѣдствіе этого, *смешанный изъ моды*, поврежденнымъ, вслѣдствіе чего и вознагражденіе за такой товаръ она исчисляетъ не какъ за просрочку, а какъ за поврежденіе (Eger—1-е изд.—I, 283); у насъ, въ виду ст. 110, такое толкованіе не можетъ быть допущено.

³⁾ См. Eisenb. Entscheid, IV, 416. Въ томъ же смыслѣ ср. *Сборникъ* Носенко № 304—рѣш. 4-го Д-та Прав. Сен.: если отъ порчи отдѣльной части груза происходитъ порча ассортимента, т.-е. обезцѣненіе всего груза, то убытки подлежатъ возмѣщенію полностью (это рѣшеніе относится, напр., къ такимъ грузамъ, какъ сервизъ, приданое, мебелировка отдѣльныхъ комнатъ и т. п.).

⁴⁾ См. *отд. рѣш.* 21 окт. 1888 г. по д. Родителіна съ Главн. Общ. № 2910—83 (установивъ по дѣлу, что „при перевозкѣ машины колесо было отдѣлено отъ остальныхъ ея частей безъ вреда для цѣлаго самимъ отправителемъ, и что оно, будучи сломано, можетъ быть восстановлено безъ того, чтобы цѣлое убавилось въ цѣнѣ“, Съѣздъ, „вправѣ былъ опредѣлять количество понесенныхъ истцомъ убытковъ тою суммою, которая достаточна для восстановленія означеннаго колеса“).

пришлось уплатить меньше, чѣмъ за неиспорченный (ср. art. 396 Нѣмецк. Торгов. Кодекса).

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ для дороги можетъ быть болѣе выгодно уплатить за поврежденный грузъ, какъ за утраченный, и удержать его въ свою пользу. Такое право, упрощающее расчеты и признаваемое, напр., за нашими транспортными обществами (уставы „Надежды“ и „Росс. Общ. транспортированія владей“, § 91; ср. также Конв. I гр. 1879 г., § 99, II гр. 1871 г., § 84—5, III гр., 1875 г., § 72), желѣзнымъ дорогамъ, въ силу закона, *не принадлежитъ*. Общій Уставъ не признаетъ также за *получателемъ* т.-н. droit d'abandon, т.-е. *права на отказъ отъ поврежденнаго груза* (если онъ имѣетъ какую-либо цѣну); въ силу стт. 673 и 685 Зак. Гр. за получателемъ, однако, можетъ быть признано это право, если онъ докажетъ: 1) что поврежденіе произошло по винѣ дороги, и 2) что оно непоправимо ¹⁾. Во всякомъ случаѣ поврежденіе *части* груза, если она имѣетъ самостоятельное экономическое значеніе (см. выше), отнюдь не можетъ давать права на отказъ отъ *всего* груза (ср. Конв. I гр. 1879 г. § 99, III гр. 1883 г. § 72).

За поврежденіе *международнаго* груза уплачивается *вся* сумма (le montant intégral), на которую понизилась стоимость груза (ст. 37 Конвенціи). Отличіе этого правила отъ нашего русскаго закона (ст. 107) заключается въ томъ, что Конвенція *не указываетъ способа* для исчисленія размѣра вознагражденія; размѣръ этотъ *можетъ* быть исчисленъ по разности въ цѣнѣ поврежденнаго и неповрежденнаго груза въ мѣстѣ отправленія (см. выше), но можетъ быть исчисленъ судомъ и иначе ²⁾.

¹⁾ Сенатъ въ *отд. рѣш.* 3 ноября 1893 г. по д. Лопера съ Главн. Общ. № 5175—92. (о порчѣ хмѣля) признаетъ достаточнымъ второе условіе, т.-е. признаетъ право на отказъ отъ принятія поврежденнаго груза, „когда исправленіе окажется невозможнымъ“.—Ср. стт. 1708 и 2068 Зак. Гр. (гдѣ право на отказъ отъ испорченной вещи признается за лицомъ, отдавшимъ свою вещь другому, *на прокатъ или въ ссуду*), а также *Конв.* I гр. 1879 г. § 99, II гр. 1881 г. § 242, III гр. 1883 г. § 72 (хотя въ конвенціяхъ отчасти и признается droit d'abandon, но необходимо помнить, что при отказѣ отъ груза дорога платила не болѣе 5 руб. съ пуда, а не по дѣйствительной стоимости).—Нѣмецкая практика прямо отвергаетъ droit d'abandon (Eger, I, 341—2), а французская признаетъ его въ видѣ исключенія (Lyon-Caën, I, 478; Féraud-Gigaud, II, 158; Loisel, 398).

²⁾ Мотивы этого правила, отчасти находящагося въ противорѣчій съ основнымъ правиломъ ст. 34-ой Конвенціи, см. въ *моемъ* изд. стр. 76—Неясная редакція ст. 37 Конвенціи вызвала чуть не цѣлую литературу. Одни находятъ, что изъ обыкновенной цѣны груза на мѣстѣ *отправленія* подлежитъ вычету цѣна испорченнаго груза—также на мѣстѣ отправленія; другіе, настаивая на принципиальной разницѣ между стт. 34 и 37 Конвенціи считаютъ возможнымъ

б) „Грузохозяину, желающему обезпечить себѣ вознагражденіе въ опредѣленномъ заранѣ размѣрѣ, предоставляется *объявить въ накладной цѣнность* груза съ уплатою особой въ пользу желѣзной дороги премии, опредѣленной въ тарифѣ (ст. 108 Общ. Уст.). Объявленіе это подѣ страхомъ недействительности должно быть сдѣлано *въ накладной* (ст. 57, п. 6. Общ. Уст.). Правилами, утвержденными Мин. Путей Сообщ. (Собр. Узак, 1886, № 60 и 1887 г., № 45, стт. 584 и 393) предписано: 1) означать цѣнность отдѣльныхъ мѣстъ цифрами, а итогъ прописью (§ 3); 2) означать *отдѣльно* цѣнность каждаго мѣста, если мѣста содержанія разнороднаго (§ 4); 3) подавать особыя заявленія о стоимости отдѣльныхъ мѣстъ, если на это не хватаетъ мѣста въ накладной; въ подобномъ случаѣ въ накладной означается только общій итогъ объявленной стоимости, а особое заявленіе прилагается къ накладной (§ 4); 4) по требованію дороги пломбировать и опечатывать отдѣльныя мѣста съ объявленою стоимостью¹⁾. Хотя утвержденіе правилъ въ развитіе ст. 108 Мин-ру Пут. Сообщенія *не предоставлено закономъ*, но тѣмъ не менѣ приведенныя правила, регламентируя исключительно внѣшнюю, формальную сторону дѣла, должны считаться обязательными въ томъ смыслѣ, что при несоблюденіи этихъ правилъ дорога вправѣ *не принимать* накладной съ объявленою стоимостью²⁾. Но нельзя идти далѣе и

принять въ расчетъ только разницу въ цѣнахъ мѣста *назначенія*, такъ какъ этою разницею опредѣляется убытокъ получателя; третьи изъ обыкновенной цѣны мѣста *отправленія* вычитаютъ цѣну испорченнаго груза на мѣстѣ *назначенія* и т. д. (см., напр., ст. Kautsch'a Schadenersatz bei Beschädigung von Frachtgut и Muschweck Berechnung des Schadenersatzes bei Frachtgutbeschädigung въ Eis. Entsch. 1896, 169—176, 270—274).

¹⁾ Исключая случаи, когда грузъ идетъ партіею (напр., партія мѣшковъ съ хлѣбомъ—см. Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1886 г., стр. 13 и сл.).

²⁾ Въ этомъ смыслѣ за дорогами должно быть признано право и на нѣкоторыя другія требованія кромѣ тѣхъ, которыя вытекаютъ изъ министерскихъ правилъ; напр., дорога можетъ требовать, чтобы стоимость была означена непременно въ *опредѣленной графѣ*. Въ силу ст. 58 Общ. Уст. дорога не можетъ запретить отправителю объявленіе стоимости *части* груза; но она можетъ требовать, напр., чтобы стоимость была объявлена на *весь путь*, а не на часть пути (ср. *Конв.* I гр. 1879 г. § 104 и III гр. 1875 г. § 73; ср. аналогическое правило ср. 35 *Берн. Конв.* о примѣненіи условныхъ тарифовъ; по *Конв.* II гр. 1877 г. § 87 допущено было объявленіе стоимости на часть пути, напр., для одной дороги отправленія, съ тѣмъ, что эта стоимость должна служить основаніемъ расчета лишь тогда, когда виновною окажется дорога отправленія и т. п.; это, очевидно, вело къ путаницѣ въ расчетахъ). — На нѣмецкихъ дорогахъ, гдѣ „страхованіе“ (объявленіе стоимости) представляло для грузохозяина единственное средство обезпечить себѣ вознагражденіе въ размѣрѣ действительнаго убытка (безъ стѣсненія максимальной нормою въ 60 марокъ за 50 килогр.), всякая мѣра дорогъ, ставившая для „страхованія“ какія-либо условія,

признавать *недѣйствительнымъ* объявленіе стоимости, сдѣланное, напр., цифрами, а не прописью, *хотя бы накладная и была принята* дорогою безъ возраженій.

„Объявленіе стоимости“ представляет собою *право* грузохозяина въ отношеніи каждаго груза. Дорога не можетъ ни отказать грузохозяину въ этомъ правѣ¹⁾, ни превратить его въ обязанность²⁾.

Посмотримъ теперь, въ чемъ „объявленіе стоимости“ вліяетъ на размѣръ вознагражденія. Прежде всего, нужно замѣтить, что хотя объявленіе стоимости и называютъ „страхованіемъ“, но въ дѣйствительности оно измѣняетъ одинъ только *размѣръ* вознагражденія; во всемъ же остальномъ отвѣтственность желѣзной дороги опредѣляется по общимъ правиламъ. Дабы опредѣлить, затѣмъ, вліяніе объявленія стоимости на размѣръ вознагражденія, необходимо помнить, что цѣль его по ст. 108 „обезпечить вознагражденіе въ *заранѣ опредѣленномъ* размѣрѣ“, а не просто—обезпечить вознагражденіе въ размѣрѣ стоимости груза, что было цѣлью „страхованія“ по прежнимъ нашимъ условіямъ перевозки и что теперь въ виду ст. 107 Общ. Уст. являлось бы излишнимъ. Изъ этой цѣли *нѣтъ* „страхованія“, прежде

закономъ прямо не предусмотрѣнныя, признавалось многими юристами (см., напр., Thöl Handelsrecht, 218—30) незаконною. Подобная критика была бы вполнѣ уместна въ примѣненіи къ прежнимъ нашимъ условіямъ перевозки, гдѣ „страхованіе“ имѣло то же значеніе, которое оно имѣло до послѣдняго времени на нѣмецкихъ дорогахъ, и гдѣ оно стѣснено было многими формальностями, уничтожавшими его практическое значеніе (Труды Коммиссіи IV, 176); теперь же „страхованіе“ не имѣетъ болѣе этого значенія.

¹⁾ Такъ, напр., прежнія условія перевозки не допускали страхованія съѣстныхъ припасовъ, жидкостей, животныхъ, картинъ, предметовъ ломкихъ, громоздкихъ и не имѣющихъ рыночной цѣны (*Усл. Перев.* I гр. 1880 г. § 110 *Комм.* II гр. 1871 г. § 79, 1881 г. § 196, III гр. 1870 г. § 79, 1883 г. § 79). Изъятія эти, существующія и въ нѣмецкомъ регламентѣ, Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ отвергнуты, какъ не предусмотрѣнныя нашимъ закономъ; за указанные предметы дорогамъ разрѣшено только взымать болѣе высокую страховую премію (§ 6 Правилъ объявленія цѣнности).

²⁾ Обязательное объявленіе стоимости или, по крайней мѣрѣ,—означеніе свойства груза по иностраннымъ законамъ установлено для перевозки денежныхъ законовъ и *драгоценностей* подѣ страхомъ освобожденія возчика отъ всякой отвѣтственности (*Code Civ.*, art 1785; *Нѣм. Торг. Код.*, art 396; англійскій *Carriage Act 1830* г.). Это постановленіе, существовавшее и въ нашихъ прежнихъ условіяхъ перевозки, въ Общій Уставъ не попало, что нельзя не признать существеннымъ пробѣломъ въ нашемъ законѣ.—Обязательное страхованіе для товаровъ *первыхъ двухъ разрядовъ* по тарифу до изданія Общ. Устава заведено было одно время на нѣкоторыхъ изъ нашихъ дорогъ, но Сенатъ призналъ, что, такъ какъ и безъ „страхованія“ грузохозяинъ имѣлъ бы право на возмѣщеніе дѣйствительнаго убытка, то за дорогами не можетъ быть признано права на страховую премію.

всего, слѣдуетъ, что въ случаяхъ утраты грузохозяинъ можетъ прямо требовать страховую сумму, *не будучи обязанъ приводить доказательства* о размѣрѣ дѣйствительнаго убытка. Изъ той же цѣли „страхованія“ слѣдуетъ, что въ „объявленную стоимость“ могутъ входить кромѣ торговой стоимости груза еще т.-н. *коммерческіе убытки*, какіе грузохозяинъ можетъ понести отъ порчи или утраты груза. Убытки эти, однако, страхователь обязанъ доказать, *если дорога предварительно докажетъ*, что торговая стоимость груза дѣйствительно ниже объявленной. Праву грузохозяина на „коммерческіе убытки“ не противорѣчитъ предоставленное дорогамъ право *повѣрки* объявленной стоимости путемъ вскрытія товарныхъ мѣстъ (ст. 60 Общ. Уст.; ср. ст. 35); цѣль этой повѣрки, о результатахъ которой составляется протоколъ, удостовѣрить торговую стоимость груза, но отсюда не слѣдуетъ, что кромѣ этой стоимости страхователь ничего требовать не въ правѣ. Если бы это было такъ, то незачѣмъ было бы платить страховую премію. — Наконецъ, изъ той же указанной выше цѣли нынѣшняго „страхованія“ слѣдуетъ, что, при выдачѣ вознагражденія, изъ „объявленной стоимости“ не подлежатъ вычету ни провозная плата, ни прочія издержки, о которыхъ говорится въ ст. 107, и которыя, какъ мы видѣли, подлежатъ вычету лишь тогда, когда въ основаніе расчета берутся цѣны мѣста назначенія ¹⁾).

„Объявленіе стоимости“ имѣетъ силу отъ момента заключенія договора перевозки (стт. 49, 61, 98 и 108 Общ. Уст.) до выдачи груза; *замедленіе въ приѣмъ* прибывшаго груза со стороны получателя не уничтожаетъ силы „страхованія“ (см. выше, стр. 175; contra — прежнія условія перевозки, напр., *Конв. I* гр. 1879 г. § 106, *II* гр. 1871 г. § 75, *III* гр. 1876 г. § 75).

Въ случаяхъ *поврежденія* груза съ объявленной стоимостью вознагражденіе исчисляется *не* путемъ вычета стоимости поврежденнаго груза изъ «объявленной стоимости» (что, очевидно, не соотвѣтствовало бы значенію этой послѣдней, такъ какъ въ нее, какъ мы видѣли, могутъ входить и „коммерческіе убытки“), а путемъ слѣ-

¹⁾ Всѣ эти три вывода признаны въ швейцарскомъ законѣ 1875 г. (ст. 26), который идетъ даже далѣе, возлагая *оесемло*onus probandi на желѣзную дорогу. Въ германскомъ проектѣ 1874 г. (ст. 55) признаны только первые два вывода (см. также французскую правитву, *Védarride*, 485).— О ст. 38 Бернской Конвенціи см. ниже. Всѣ три вывода, сдѣланные въ текстѣ, непримѣнимы къ *нѣмецкимъ* дорогамъ, гдѣ „страхованіе“ по art. 427 Торг. Код. имѣетъ другое значеніе, чѣмъ у насъ. Тамъ страхованіе „открытое“, а у насъ оно является „таксированнымъ“.—Наконецъ, въ Англии страхователь груза также считается обязаннымъ доказать размѣръ убытка—Hodges 549, 558.

дующаго пропорціональнаго расчета: вознагражденіе за порчу груза съ объявленою стоимостью должно быть настолько же больше, чѣмъ вознагражденіе, слѣдующее за такую же порчу безъ объявленія стоимости, насколько объявленная стоимость больше дѣйствительной (arg. ст. 97 Общ. Уст.; см. также Eger, III, 487; Schott, 504). Въ случаяхъ *частичной утраты* расчетъ долженъ быть сдѣланъ *по вѣсу*, хотя бы содержаніе мѣстъ было разнородное, т.-е. если 10 пудовъ застраховано въ 1,000 р., то за продажу двухъ пудовъ платится 200 руб. (ср. *Конв.* I гр. 1879 г. § 107, II гр. 1871 г. § 76, III гр. 1870 г. § 84). Въ основаніе расчета, однако, долженъ быть принятъ вѣсъ *netto*, какъ отправленнаго, такъ и пропавшаго груза, если только этотъ вѣсъ можетъ быть опредѣленъ (напр., станціею назначенія или экспертизою); это необходимо потому, что страхуется обыкновенно *чистый* товаръ, упаковка котораго много вѣситъ, но сравнительно очень мало стоитъ.

Необходимо, впрочемъ, замѣтить, что по нашему закону „объявленіе стоимости“ не можетъ ни въ чемъ *стѣснить* правъ грузо-хозяина, принадлежащихъ ему въ силу общаго закона (ст. 107 Общ. Уст.). Въ виду этого за страхователемъ нельзя не признать права совсѣмъ *отказаться* отъ выгодъ страхованія и потребовать вознагражденія въ общемъ порядкѣ, установленномъ для грузовъ незастрахованныхъ. Въ этомъ случаѣ на „объявленную стоимость“ даже едва-ли можно смотрѣть, какъ на *признаніе*, лишающее права на полученіе вознагражденія въ высшемъ размѣрѣ.

По *Бернской Конвенціи* (ст. 38) „страхованіе“ (объявленіе суммы убытка, могущаго произойти отъ недоставки или неисправной доставки груза) даетъ право на особое вознагражденіе за убытки *сверхъ* стоимости груза (въ случаяхъ утраты) или размѣра его обезпѣченія (въ случаяхъ поврежденія), если наличность и размѣръ этихъ убытковъ будутъ *доказаны*¹⁾. Послѣдняя оговорка составляетъ особенность Конвенціи и не вытекаетъ изъ смысла ст. 108 нашего Общ. Уст., въ которой прямо говорится о вознагражденіи въ заранѣе обезпеченномъ размѣрѣ, т.-е. имѣется въ виду т. н. „таксированное“ страхованіе.

¹⁾ Перенесеніе бремени доказательства на грузохозяина русскій делегатъ на конференціи 1886-го года называлъ „несовмѣстимою съ принципомъ страхованія, съ чѣмъ, конечно, согласиться нельзя (см. мое изд. Конвенціи, стр. 78).—Грузы, перевозимые по „условнымъ тарифамъ“, не подлежатъ „страхованію“ (см. тамъ же).

в) *Третья* форма вознагражденія за утрату и порчу грузовъ установлена въ ст. 109 Общ. Уст., которая гласитъ, что „размѣръ вознагражденія за утрату или поврежденіе грузовъ, перевозимыхъ по особымъ *условнымъ тарифамъ*, опредѣляется согласно обозначеннымъ въ тарифѣ цѣнамъ. Правила, которыя должны быть соблюдаемы при составленіи и примѣненіи условныхъ тарифовъ, утверждаются совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ (въ виду закона 8 марта 1889 г., очевидно, требуется соглашеніе съ Мин. Финансовъ).

Система удешевленныхъ условныхъ тарифовъ, получившая особое развитіе на французскихъ дорогахъ (гдѣ, впрочемъ, условные тарифы ограничиваютъ, по большей части, не норму *вознагражденія*, а условія самой отвѣтственности), перешла въ нашъ Общій Уставъ чрезъ посредство Бернской Конвенціи. Для дѣйствительности условнаго тарифа непремѣнно требуется, чтобы рядомъ съ нимъ *дѣйствовалъ* другой болѣе высокой обыкновенный тарифъ, такъ чтобы отправителю были предоставлены на выборъ: дорогая плата и полная отвѣтственность или же—дешевая плата и ограниченная отвѣтственность. Тарифомъ, *дѣйствующимъ* наряду съ условнымъ, очевидно, нельзя считать т.-н. максимальный тарифъ, т.-е. тѣ максимальныя ставки, которыя по концессионнымъ актамъ обязательны для желѣзныхъ дорогъ въ качествѣ *предельныхъ нормъ* при составленіи дѣйствующихъ тарифовъ. Поэтому, одинъ тотъ фактъ, что дорога издала тарифъ, пониженный противъ максимальныхъ нормъ, не даетъ никакого права присваивать этому тарифу значеніе условнаго, т.-е. соединять съ нимъ ограниченіе отвѣтственности ¹⁾.

Для примѣненія условнаго тарифа *Бернская Конвенція* (ст. 35),

¹⁾ Это ясно изъ текста ст. 35 *Бернской Конвенціи*, которая разрѣшаетъ изданіе специальныхъ тарифовъ съ ограниченою отвѣтственностью „съ тѣмъ, чтобы эти специальные тарифы соответствовали пониженію общей провозной платы, исчисленной по соответственнымъ обыкновеннымъ тарифамъ каждой желѣзной дороги“. Странно, что мысль эта была не совсѣмъ ясна для лицъ, принимавшихъ участіе въ обсужденіи проекта нашего Общ. Устава. Такъ, Мин. Путей Сообщенія полагалъ: „очевидно, что эти пониженные тарифы суть тѣ уменьшенные *противъ уставныхъ*, которые установлены правленіями желѣзнодорожныхъ обществъ и опубликованы во всеобщее свѣдѣніе“, въ виду чего Министръ и предлагалъ слѣдующую редакцію закона: „желѣзныя дороги отвѣтствуютъ предъ грузохозяевами полною стоимостью лишь за грузъ, перевозимый по уставному максимальному тарифу“. Впрочемъ, и сама коммиссія гр. Баранова впала въ то же странное заблужденіе, хотя въ концѣ концовъ заблужденіе это и было исправлено (Проектъ съ мотивами, стр. 354, 387). Этотъ фактъ нельзя не считать удивительнымъ потому, что при такомъ взглядѣ на условный тарифъ, очевидно, почти рушилась бы та система полной отвѣтственности, узаконеніе которой всѣ считаютъ одною изъ главныхъ заслугъ коммисіи гр. Баранова.

далѣе, ставить еще одно условіе: установленный этимъ тарифомъ высшій размѣръ вознагражденія долженъ примѣняться *на всемъ протяженіи перевозки*. Другими словами, въ отступленіе отъ общаго правила, изложеннаго въ ст. 4 Конвенціи и допускающаго примѣненіе тарифовъ (и условій перевозки) дорогъ слѣдованія, если они не противорѣчатъ Конвенціи, „условные тарифы“ *отдѣльныхъ* дорогъ пути слѣдованія въ силу ст. 35 не подлежатъ примѣненію. „Условный тарифъ“ долженъ быть одинъ на весь путь; это установлено съ тою цѣлью, чтобы для опредѣленія ответственности желѣзной дороги не было надобности справляться съ тѣмъ, гдѣ именно произошла утрата или порча ¹⁾. Нашъ законъ (ст. 109) этого ограниченія не знаетъ.

Правила о составленіи и примѣненіи условныхъ тарифовъ у насъ до сихъ поръ не изданы, и тарифовъ такихъ, насколько извѣстно, пока у насъ нѣтъ, хотя со времени изданія Общаго Устава рос. ж. д. прошло уже болѣе 10 лѣтъ. Во французской практикѣ считается необходимымъ, чтобы отправитель въ той или иной формѣ выразилъ *категорическое требованіе* о примѣненіи условнаго тарифа; иначе примѣняется тарифъ обыкновенный. У насъ въ накладной для такихъ заявленій отведена особая рубрика. Во всякомъ случаѣ требуется, чтобы заявленіе отправителя было ясное и опредѣленное, такъ какъ иначе грузозаинтъ, *смотря по результату перевозки*, могъ бы потребовать примѣненія обыкновеннаго тарифа (если грузъ оказался испорченнымъ или утраченнымъ) или тарифа условнаго (если грузъ прибылъ въ цѣлости) ²⁾.

¹⁾ Въ этомъ заключается неудобная сторона т. н. „смѣшанныхъ“ прямыхъ сообщений—при участіи пароходныхъ предпріятій (см. § 47),

²⁾ Вслѣдствіе этого, напр., грузозаинтъ, при отсутствіи прямого требованія отправителя о примѣненіи условнаго тарифа, не можетъ ссылаться на то, что агентства дороги инструкцію вмѣнено въ обязанность примѣнять таковой *ex officio*,—на то, что отправителю *не было интереса* въ примѣненіи обыкновеннаго тарифа,—на то, что *по обычаю* ко всѣмъ грузамъ даннаго рода примѣняется условный тарифъ и т. д.; Dalloz, 1880, I, 412; 1887, I, 469 и мн. др.; Féraud-Giraud, I, 93, 112—6, 331.—Французская практика отвергаетъ даже силу *общаго соглашенія* о примѣненіи условныхъ тарифовъ ко всѣмъ грузамъ даннаго отправителя, что, впрочемъ, считается крайне стѣснительнымъ для торговли (Lyon-Saëd, I, 504; Féraud-Giraud, I, 112, 330).—Заявленіе о примѣненіи условнаго тарифа можетъ исходить, разумѣется, не только отъ самаго отправителя, но и отъ того лица, которое уполномочено вмѣсто него подписать накладную (о касс. 1877 г. № 370 по д. Штерна, см. стр. 33).—Заявленіе о примѣненіи условнаго тарифа, очевидно, само собою исключаетъ возможность страхованія (объявленія стоимости), что и подтверждено въ международныхъ тарифахъ—Сб. Тар. № 473, § 38, доп. 1. Противоположное мнѣніе Эгера (Pr. Eis., II, 529) явно несостоятельно.

Пока не изданы еще правила объ условныхъ тарифахъ, нельзя сказать, какой характеръ у насъ будетъ имѣть вознагражденіе по условному тарифу: обязанъ ли будетъ грузохозяинъ доказывать размѣръ убытка (какъ по ст. 107), или нѣтъ (какъ по ст. 108). Бернская Конвенція (ст. 35) разрѣшаетъ этотъ вопросъ въ утвердительномъ смыслѣ; она разсматриваетъ норму условнаго тарифа только какъ „предѣльный размѣръ вознагражденія“. Отъ этого вопроса въ зависимости находится другой вопросъ о томъ, подлежатъ ли вычету изъ вознагражденія, опредѣляемаго по условному тарифу, тѣ расходы и издержки, о которыхъ говорится въ ст. 107. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что на нѣмецкихъ дорогахъ, гдѣ „норма“ составляла прежде общее правило и также представляла собою только maximum вознагражденія, вычета провозной платы и расходовъ изъ вознагражденія *не полагалось* (Eger, I, 338) ¹⁾.

§ 32. Случаи ответственности дорогъ за сохранность грузовъ по общимъ законамъ (ст. 98 Общ. Уст. и др.).

Всѣ правила, изложенныя въ настоящей главѣ, опредѣляютъ ответственность желѣзныхъ дорогъ за цѣлость грузовъ *по договору перевозки*. Но бываютъ случаи, когда дорога привлекается къ ответственности за утрату и порчу груза не на основаніи договора перевозки, а по другому основанію. Въ этихъ случаяхъ ответственность опредѣляется по общимъ законамъ и всѣ изложенныя выше правила не примѣняются или, по крайней мѣрѣ, не примѣняются безусловно.

Нашъ законъ признаетъ это прямо въ примѣненіи къ претензіямъ о вредѣ, случившемся *до заключенія договора перевозки*. Въ силу ст. 98 Общ. Уст. „ответственность желѣзныхъ дорогъ по договору о перевозкѣ груза начинается со времени заключенія сего договора (ст. 61); за дѣйствія же, совершенныя до того времени, желѣзная

¹⁾ При частичной утратѣ вознагражденіе исчисляется *по стѣи утраченнаго* (напр., если норма условнаго тарифа 5 р. съ пуда, то при утратѣ 2¹/₂ пуд. грузохозяинъ получаетъ 12 р. 50 к.). Въ случаяхъ *порчи*, по мнѣнію Schott'a, (504) вознагражденіе должно исчисляться въ размѣрѣ разницы между стоимостью груза въ поврежденномъ и неповрежденномъ видѣ; если же при этомъ превзойдена была бы норма, то вознагражденіе должно исчисляться по формулѣ: $x : (a - b)$ [уменьшеніе стоимости] = c (норма тарифа) : d (стоимость груза). Въ томъ же смыслѣ см. ст. 37 Бернской Конвенціи.—Если грузохозяину ушлочено вознагражденіе по нормѣ условнаго тарифа и, вслѣдъ затѣмъ, по продажѣ груза съ аукціона и, по покрытіи всѣхъ слѣдующихъ дорогъ платежей и, въ томъ числѣ, той суммы, которая ушачена была потерѣвшему, окажется *остатокъ*, то остатокъ этотъ подлежитъ выдачѣ грузохозяину (arg. стт. 40, 89, 90 Общ. Уст.; ср. также *Кона*. I гр. 1879 г. § 99).

дорога отвѣтствуетъ, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ въ настоящемъ уставѣ, на основаніи *общихъ* гражданскихъ и торговыхъ законовъ (сводъ зак. т. X, ч. I и т. XI ч. II, уст. торг.)⁴. Такимъ образомъ, къ претензіямъ о вредѣ, произошедшемъ послѣ принятія груза на станцію, но до заключенія договора перевозки, не примѣняются правила: 1) о солидарной отвѣтственности дорогъ прямого сообщенія (ст. 99), 2) объ усиленной (страховой) отвѣтственности за утрату и порчу по договору перевозки (ст. 102), 3) о рядѣ презумпцій въ пользу дорогъ, привлекаемыхъ къ отвѣтственности (стт. 104—106), 4) о погашеніи претензій съ приѣмомъ груза безъ провѣрки (ст. 103), 5) о способахъ исчисленія вознагражденія (стт. 107—109). Различіе между отвѣтственностью до и послѣ заключенія договора перевозки вполне естественно. Только съ принятіемъ груза къ отправкѣ (ст. 61) онъ окончательно поступаетъ въ безконтрольное распоряженіе желѣзной дороги и становится недоступнымъ наблюденію со стороны грузозаказчика; это и должно вести къ разницѣ въ отвѣтственности. Подобная же разница санкціонирована въ иностранныхъ законахъ и вытекаетъ изъ смысла стт. 5 и 30 Бернской Конвенціи, изъ которыхъ видно, что отвѣтственность, установленная Конвенціею, начинается лишь съ момента принятія груза къ перевозкѣ и не распространяется на грузы, принятые временно на храненіе (*provisoirement en dépôt*). Основываясь на этомъ естественномъ различіи между грузами, уже принятыми къ отправкѣ, и грузами, которые только сложены въ предѣлахъ станціи въ ожиданіи принятія ихъ къ отправкѣ, наши прежнія „условія перевозки“ доходили иногда до полного отрицанія всякой отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за грузъ до заключенія договора перевозки ¹⁾; наконецъ, различіе это еще за-

¹⁾ Это всегда составляло одинъ изъ самыхъ слабыхъ пунктовъ въ нашихъ дореформенныхъ желѣзнодорожныхъ порядкахъ. Въ настоящее время немедленно послѣ принятія груза отправителю выдается дубликатъ, чтобъ и служить письменнымъ удостовѣреніемъ принятія груза на храненіе (ст. 62). Прежде же „квитанція“ выдавалась отправителю только *послѣ нагрузки товара въ вагонъ*, а до этого у него не было въ рукахъ документа, носящаго характеръ обязательства. Отправителямъ обыкновенно только выдавались „пропуски“ для ввоза грузовъ на станцію. На „пропускахъ“ означалось только количество мѣстъ безъ вѣса и безъ свѣдѣній о тарѣ, вслѣдствіе чего обнаруженная при нагрузкѣ неисправность не относилась къ винѣ желѣзной дороги, хотя бы на дѣлѣ она и произошла уже во время нахождения груза на станціи. По прежнимъ „условіямъ перевозки“ отвѣтственность за грузы, хранимые на станціяхъ до отправленія, доведена до *minimum'a*, такъ что отправители для сбереженія грузовъ часто обращались къ помощи особымъ коммиссіонерамъ. Это и не могло быть иначе, такъ какъ на громадномъ большинствѣ нашихъ станцій до сихъ поръ не имѣется достаточныхъ приспособленій для храненія грузовъ, которые у насъ часто лежатъ по мѣсяцамъ въ ожиданіи отправки. Притомъ, *никакого сбора за храненіе такихъ*

долго до изданія Общ. Устава было признано Правит. Сенатомъ, который, напр., въ рѣш. 1880 г. № 131 по д. „Надежды“, разъясняя смыслъ ст. 108 французскаго торговаго кодекса, признаетъ, что *сокращенный срокъ давности* для ответственности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки не долженъ примѣняться къ случаямъ утраты груза до заключенія договора перевозки, т.-е. во время хранения на станціи отправленія ¹⁾. Съ точки зрѣнія *дѣйствующаго у насъ теперь* закона о давности для исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ (ст. 135 Общ. Уст.) разъясненіе это неправильно (см. § 62); но для насъ въ этомъ рѣшеніи важно только то, что Сенатъ, даже при отсутствіи прямого указанія въ законѣ ²⁾, не считалъ возможнымъ примѣнять одни и тѣ же правила объ ответственности къ случаямъ утраты и порчи до и послѣ заключенія договора перевозки.

За вредъ, произошедшій до заключенія договора перевозки, дорога отвѣчаетъ *по правиламъ о договорѣ покладажи* (ст. 49 Общ. Уст.). Общій принципъ, слѣдовательно, тотъ, что дорога обязана употреблять къ сбереженію груза „отъ всякаго поврежденія, утраты, пропажи и похищенія такое же стараніе, какъ о собственномъ своемъ имуществѣ“ (ст. 2105 Зак. Гр.). Ближайшимъ образомъ обязанности дорогъ по храненію грузовъ до отправленія опредѣляются особыми узаконеніями и распоряженіями правительства, изъ коихъ главнѣйшее содержится въ ст. 46 Общ. Уст. ³⁾. Въ силу ст. 46 „желѣзныя дороги обязаны принимать мѣры къ сохраненію *отъ подмочки* какъ грузовъ,

грузовъ до послѣдняго времени *не взималось*, что и давало даже юридическое оправданіе безответственности. Только закономъ 11 февраля 1883 г. (Собр. Уз. ст. 269) впервые утверждены главныя основанія для взиманія на желѣзныхъ дорогахъ сбора за храненіе грузовъ до отправленія, и на основаніи этого закона нынѣ изданы правила о взиманіи особаго сбора въ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда со всѣхъ грузовъ, ввозимыхъ на станціи, съ цѣлью устройства на эти деньги приспособленій для храненія грузовъ (см. объ этомъ Проектъ съ мотивами, стр. 340; Труды Общ. Сѣзда 1881 года, стр. 279—97).—Еще, однако, въ Касс. 1883 г. № 95 по д. Кугеля Сенатъ разъяснилъ, что и до выдачи квитанціи грузъ, сложенный на станціяхъ, долженъ считаться переданнымъ желѣзной дорогѣ, такъ какъ онъ „состоитъ подъ надзоромъ лишь агентовъ желѣзной дороги“, а не отправителя. „Моментъ принятія“, по разъясненію Сената, долженъ опредѣляться въ зависимости отъ условій приѣма, существующихъ на данной дорогѣ.

¹⁾ *Противоположное* разъясненіе находимъ въ *отд. рѣш.* 10 сент. 1893 г. по д. Яшунскаго съ Привисл. ж. д. № 3183—92 г., въ которомъ Сенатъ нашелъ правильнымъ примѣненіе ст. 135 Общ. Уст. къ случаю пропажи груза на станціи отправленія до выдачи дубликата отправителю (грузъ оказался потомъ за сланнымъ на другую станцію и проданнымъ тамъ съ аукціона).

²⁾ Въ ст. 108 Code de commerce сказано: „*toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises sont prescrites après six mois*“.

³⁾ См. измѣн. редакцію (Собр. Узак. 1891 г. № 78).

помѣщаемыхъ въ крытыхъ и открытыхъ постоянныхъ сооруженіяхъ (ст. 45 п. 1 по прод.), такъ и тѣхъ, которыя сложены на приспособленныхъ дополнительныхъ складочныхъ площадяхъ (ст. 45 п. 2 по прод.).“ Что же касается до такихъ площадей, которыя по желанію грузоотправителей отводятся *во временное ихъ пользованіе* для склада грузовъ (такія площади должны быть указаны отдѣльно на станціонномъ планѣ—ст. 45, п. 3), то „грузы, помѣщенные на означенныхъ земляхъ, не считаясь принятыми желѣзною дорогою къ перевозкѣ (ст. 49 по прод.), остаются на полномъ попеченіи грузо-хозяевъ“ (ст. 47) ¹⁾. По правиламъ „о ввозѣ грузовъ на желѣзнодорожныя станціи“, утвержденнымъ Мин. Путей Сообщенія (*Соб. Узак.* 1896 г. 120) ввозимые грузы „размѣщаются по указанію подлежащаго станціоннаго агента, который при выборѣ мѣста долженъ сообразоваться съ свойствами и особенностями грузовъ и со степенью требующейся для нихъ охраны“. Грузы, сложенные въ названныхъ помѣщеніяхъ, считаются принятыми къ перевозкѣ и поступаютъ на „ответственность желѣзной дороги“ еще такимъ образомъ *до выдачи дубликата*. — Дубликаты *не выдаются* на грузы, хранящіеся въ приписанныхъ къ станціи складахъ (см. *Прот.* LXII Конв. Съѣзда, стр. 71).

Вознагражденіе за вредъ, произошедшій до заключенія договора перевозки, опредѣляется не по стт. 2115 и 2116 Зак. Гр., которыя имѣютъ въ виду особый случай: невозвращеніе поклажи по первому требованію, а по стт. 671, 673, 685 и 689 Зак. Гр. (ст. 98 Общ. Уст.;

¹⁾ Въ старой редакціи ст. 49 возлагала на желѣзныя дороги обязанность имѣть *покрыши и подстилы* въ надлежащей исправности и въ количествѣ, соответствующемъ размѣру площадей, опредѣленныхъ для склада грузовъ. Затѣмъ, было постановлено, что дорога *не отвечаетъ* за подмочку, если отправитель, не взирая на воплія исправное состояніе желѣзнодорожныхъ покрышъ и подстилъ, *не пожелалъ ими воспользоваться*. Хотя это послѣднее правило въ новой редакціи закона выпущено, но оно разумѣется само собою. Мотивы къ новой редакціи закона см. въ Журналахъ Совѣтъ по ж. д. дѣламъ 1889 г., стр. 7. 372—90; 1890 г., стр. 174—197; Вѣстникъ Финансовъ 1889 г. № 47.—О мѣрахъ въ охраненію складываемыхъ грузовъ см. также Сборникъ Мин. Пост., II, 13; Указ. Мин. Пут. Сообщ. 1878 г. №№ 2 и 8; см. также Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1886 г., стр. 310.—Относительно ответственности дорогъ за поврежденіе и утрату сложенныхъ грузовъ *отъ огня* у насъ никакихъ особыхъ правилъ не имѣется. Изъ ст. 2105 X т. ч. 1 слѣдуетъ, что дорога не отвѣчаетъ за пожаръ, если она докажетъ, что онъ произошелъ не по ея винѣ. Наоборотъ, напр., въ Австро-Венгріи дорога, взимая особое добавочное вознагражденіе въ размѣрѣ 10% съ платы за храненіе грузовъ до отправки, и послѣ прибытія принимаютъ на себя полную ответственность *ex rescripto* (а не *ex desposito*) за пожарные случаи съ этими грузами, за исключеніемъ лишь случаевъ непреодолимой силы, (Buschman 120—126).

касс. 1872 г. № 386; 1874 г. № 779; 1876 г. №№ 220 и 455; 1878 г. № 247; 1879 г. № 137; 1880 г. №№ 99 и 186; 1883 г. № 79 и др.). Такимъ образомъ, въ составъ вознагражденія входятъ: 1) цѣна груза „во время самаго истребленія“ или же, по желанію потерпѣвшаго, во время „постановленія рѣшенія о вознагражденія“ и 2) „всѣ понесенные вслѣдствіе истребленія или поврежденія сего имущества потери и убытки со времени истребленія или поврежденія онаго по день полной уплаты сего вознагражденія“ (см. касс. 1879 г. № 137 по д. „Дружины“). Въ расчетъ должны быть приняты убытки *отправителя* (contra-Schott, 405), ибо, если дубликатъ находится не въ рукахъ его, а въ рукахъ другого лица, то это другое лицо въ силу ст. 112 Общ. Уст. можетъ предъявлять къ желѣзной дорогѣ лишь требованія, вытекающія *изъ договора перевозки*; предъявлять же другія требованія оно можетъ лишь въ качествѣ правопреемника (цессіонарія) отправителя.

Затѣмъ, для исчисленія вознагражденія за утрату и порчу груза, произошедшія до заключенія договора-перевозки, не имѣютъ значенія ни объявленная стоимость, ни заявленіе отправителя о примѣненіи условнаго тарифа (ср. Eisenb. Entscheid. I, 252).

Если, впрочемъ, вредъ *обнаруженъ послѣ* заключенія договора перевозки, то онъ предполагается и *произошедшимъ* послѣ этого момента, до тѣхъ поръ, покада противное не будетъ доказано тою стороною, которая изъ этого факта выводитъ какія либо права.

Особый случай ответственности желѣзной дороги, при которомъ теряютъ свою силу тѣ *ограниченія*, которыя установлены для ответственности желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки, приведенъ въ ст. 41 Бернской Конвенціи. Эта статья возлагаетъ на желѣзныя дороги обязанность возмѣстить убытокъ грузохозяина *въ полномъ размѣрѣ* (ср. стр. 198), если „убытокъ причиненъ злымъ умысломъ (dol) или явнымъ упущеніемъ (faute grave) со стороны агентовъ желѣзной дороги (это постановленіе распространяется, какъ мы видѣли, и на ответственность дорогъ за просрочку и вообще за убытки, причиненные грузохозяину). Подобныя же оговорки находимъ въ иностранныхъ законодательствахъ. Такъ, по нѣмецкому закону дорога обязана возмѣстить всѣ убытки, а не одну только стоимость груза, если она привлекается къ ответственности за *явно недобросовѣстныя дѣйствія своихъ служащихъ*, т.-н. böslische Handlungsweise (art. 396 Кодекса) ¹⁾. Въ этомъ случаѣ не имѣютъ

¹⁾ Сюда подходитъ не только злой умыселъ, но и непростительная неосторожность („frevelhafter Leichtsinн und Muthwille“, „Gewissenlosigkeit“, „gänzliche Kopflosigkeit“, „masslose Sorglosigkeit“; см. примѣры у Hahn, II, 617; Eisenb. Entscheid. I, 40—41, 84; V, 419 и др.).

значенія ни объявленная стоимость, ни тарифная норма вознаграждения (art. 427 Кодекса). Въ подобныхъ случаяхъ и французская практика, опираясь на ст. 1150 Code Civ., не допускаетъ ссылокъ на „условные тарифы“ (см. выше) ¹⁾ Аналогичное постановленіе находимъ и въ англійскомъ законѣ 1830 года (Carrier's Act., S. 8: „felony“), и въ швейцарскомъ законѣ 1875 г. (ст. 27, устраняющая ограниченія вознагражденія въ случаяхъ „Arglist и grobe Fahrlässigkeit“). У насъ подобнаго закона нѣтъ, но изъ этого не слѣдуетъ, что у насъ дорога всегда должна отвѣчать одинаково, по какому бы основанію она бы ни была привлечена къ отвѣтственности. Нѣтъ сомнѣнія, напр., въ томъ, что въ силу ст. 5 Общ. Уст. дороги отвѣчаютъ за служебныя преступленія и проступки своихъ служащихъ. *Есмь, поэтому, грузохозяинъ докажетъ*, что вредъ произошелъ отъ какого-либо дѣйствія служащихъ, которое носитъ характеръ преступленія или проступка, то онъ можетъ потребовать какъ отъ самого служащаго, такъ и отъ дороги вознагражденіе по стт. 671, 673, 685 и 689 Зак. Гр., не стѣсняясь нормами стт. 107—109 Общ. Уст. ²⁾.

¹⁾ Art. 1150: Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat *lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée*.—Въ рѣш. 1882 г. № 105 по д. С.-Пет.-Варш. ж. д. нашъ Сенатъ истолковалъ ст. 1150 французскаго кодекса въ томъ же смыслѣ, въ какомъ его толкуетъ французская практика. Впрочемъ, Сенатъ зашелъ слишкомъ далеко, признавъ, что дороги неправѣ сослаться на тарифную норму вознагражденія до тѣхъ поръ, пока *онъ не докажетъ*, что утрата или порча, хотя и лежитъ на ихъ отвѣтственности, но произошла *безъ ихъ вины*. Этотъ выводъ Сенатъ основываетъ на мнимомъ или во всякомъ случаѣ неточномъ юридическомъ принципѣ, что „вина возчика всегда предполагается“ (см. также Касс. 1880 г. № 131 по д. „Надежды“).

²⁾ Кромѣ приведенныхъ случаевъ, отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ не опредѣляется по Общему Уставу еще и тогда, когда утрата или порча груза на желѣзной дорогѣ произошла *до оффициальнаго открытія по ней движенія*. См. отд. рѣш. 23 марта 1890 г. по д. *Письменнаго съ Харьковско-Никол. ж. д. № 6850—87* („права и обязанности желѣзнодорожныхъ обществъ по перевозкѣ грузовъ опредѣляются общими законами лишь со времени открытія движенія въ законномъ порядкѣ“; посему, Съездъ имѣлъ правильное основаніе руководствоваться въ отношеніи дороги, еще не открытой для общаго пользованія, временными правилами Мин. Пут. Сообщенія, по § 10 коихъ охрана кладей, отправляемыхъ по линіи, еще не открытой для общаго пользованія, лежитъ на отправителѣ клади и дорога не принимаетъ никакой отвѣтственности ни за просрочку доставки, ни за цѣлость груза“). См., напр., Сбор. Тар. №№ 479 (объ Уссурийской ж. д.), 800 (о Средне-Сибирской ж. д.) и др.; о порядкѣ открытія постоянного и *временнаго* движенія см. Сбор. Тар. № 898.—См. также выше § 2.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Права желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки. А. Вознагражденіе за перевозку. Желѣзнодорожные тарифы и примѣненіе ихъ.

§ 33. Порядокъ введенія въ дѣйствіе тарифовъ по закону 8 марта 1889 года и дополняющимъ его правиламъ.

Переходимъ теперь отъ обязанностей къ *правамъ* желѣзной дороги по договору перевозки. Главное изъ нихъ—право на вознагражденіе за перевозку и соединенныя съ нею дѣйствія.

Основной принципъ этого права тотъ, что *слѣдующее дорогамъ вознагражденіе должно опредѣляться не особымъ соглашеніемъ дороги съ отправителемъ, а опубликованными во всеобщее свѣдѣніе и для всѣхъ равными тарифами*. Все тарифное законодательство зиждется на этомъ основномъ принципѣ и только съ его помощью оно можетъ имѣть какое либо практическое значеніе.

Задача тарифнаго законодательства заключается въ опредѣленіи ближайшихъ условій для дѣйствительности тарифовъ, въ установленіи порядка для введенія ихъ въ дѣйствіе.

Въ послѣднее время тарифное дѣло стало интересовать весьма многихъ. Всѣ сознаютъ громадное вліяніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на экономическую жизнь страны. Вопросъ о введеніи того или иного тарифа на тотъ или другой грузъ изъ предмета, интересовавшего нѣкогда только узкій кругъ специалистовъ, сталъ предметомъ, интересующимъ всѣхъ тѣхъ, кто такъ или иначе принимаетъ участіе въ торговой и промышленной жизни государства. При такихъ условіяхъ естественно, что и *формальная*, юридическая сторона тарифнаго дѣла заслуживаетъ вниманія юристовъ. Въ настоящей главѣ сдѣланъ первый опытъ группировки и разъясненія дѣйствующихъ у насъ правилъ о порядкѣ введенія въ дѣйствіе и примѣненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Эта задача мнѣ кажется тѣмъ болѣе заслужи-

вающею вниманія, что тарифное право до настоящаго времени представляеть собою для большинства нашихъ практическихъ юристовъ полнѣйшую *terra incognita*, въ которой часто путаются и блуждаютъ, какъ въ лабиринтѣ, даже и тѣ минимые специалисты, которымъ приходится рѣшать тарифныя дѣла сотнями. Зло это, свойственное не однимъ только нашимъ судамъ, на практикѣ привело даже въ нѣкоторыхъ странахъ къ изъятію тарифныхъ споровъ изъ вѣдѣнія обыкновенныхъ судовъ, т.-е. къ такой мѣрѣ, которая слишкомъ опасна для правосудія для того, чтобы заслуживать подражанія, по крайней мѣрѣ, у насъ въ Россіи. Любопытные примѣры временной передачи нѣкоторыхъ тарифныхъ споровъ въ вѣдѣніе спеціального учрежденія встрѣчаемъ въ Англіи и Пруссіи. Въ Англіи, гдѣ судебная власть пользуется бблыпимъ авторитетомъ, чѣмъ гдѣ бы то ни было, тѣмъ не менѣе признано было полезнымъ изъять разборъ тарифныхъ споровъ изъ вѣдѣнія общихъ судовъ, передавъ эти споры въ вѣдѣніе *особаго* учрежденія, состоящаго отчасти изъ юристовъ, а отчасти изъ лицъ профессионально знакомыхъ съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Судилище это (*Railway and Canal Comission*) впервые организовано было въ 1873 году и реформировано закономъ 10 августа 1888 года ¹⁾. Въ сущности, это учрежденіе представляеть собою нѣчто въ родѣ нашихъ тарифныхъ учреждений Министерства Финансовъ, установленныхъ закономъ 8 марта 1889 года, но съ тою разницею, что оно состоитъ частью изъ юристовъ и имѣеть судебную компетенцію кромѣ административной. Эта особая организація вызывается, впрочемъ, особенностями англійскаго законодательства объ условіяхъ перевозки и тарифахъ желѣзныхъ дорогъ. Не входя въ подробности, не заключая въ себѣ точныхъ и детальныхъ юридическихъ опредѣленій, это законодательство ограничивается

¹⁾ Эта т. н. „желѣзнодорожная коммиссія“ представляеть собою учрежденіе полуадминистративное, полусудебное и странствующее по всей Великобританіи; центральное бюро его помѣщается въ Лондонѣ. Оно состоитъ изъ 5 членовъ, т. н. *comissioners*. Вѣдѣнію этой „коммиссіи“ подлежатъ всѣ тарифныя споры, въ томъ числѣ, споры о законности тарифовъ, о нарушеніи концессионныхъ актовъ, о незаконныхъ преимуществахъ, оказанныхъ отдѣльнымъ лицамъ, и о переборахъ; съ согласія сторонъ, впрочемъ, „коммиссія“ можетъ входить въ разсмотрѣніе всякихъ другихъ желѣзнодорожныхъ претензій. На рѣшенія коммиссіи могутъ быть подаваемы жалобы въ Торговую Палату (*Board of Trade*) и въ апелляціонный судъ—о неправильномъ примѣненіи закона.—„Коммиссія“ принимаетъ просьбы не только отъ непосредственно потерпѣвшихъ, но и отъ общественныхъ учреждений и торговыхъ ассоціацій. Не ограничиваясь разрѣшеніемъ конкретнаго тарифнаго спора, коммиссія вправе совсѣмъ воспретить желѣзной дорогѣ примѣненіе того или иного тарифа или правила подъ страхомъ уплаты посуточного штрафа. Кромѣ того, въ компетенцію „коммиссіи“ входитъ: 1) разборъ споровъ между дорогами по прямому сообщенію и 2) установленіе размѣра дополнительныхъ сборовъ (*terminal charges*) въ случаяхъ, не разрѣшаемыхъ закономъ (*ср. Railway and Canal Traffic Act* въ послѣдней редакціи—1894 г.).

по большей части лишь общими указаніями въ родѣ того, что тарифы, условія перевозки и соглашенія дорогъ съ отправителями должны быть «разумны и справедливы» (just and reasonable); да и то постановленія эти относятся, главнымъ образомъ, къ сравнительно новѣйшему времени, когда система свободной конкуренціи, не стѣсненной никакими законодательными ограниченіями, эта система, на которую въ Англіи всегда смотрѣли, какъ на лучшее лекарство отъ всѣхъ общественныхъ золъ, въ области желѣзнодорожнаго дѣла успѣла обнаружить свои дурныя стороны ¹⁾). Но понятно, что для принятія такихъ крайне общихъ и юридически неопредѣленныхъ ограничительныхъ постановленій, какія мы находимъ въ англійскомъ желѣзнодорожномъ законодательствѣ, недостаточно обладать запасомъ юридическихъ свѣдѣній и навыковъ въ толкованіи законовъ; нужно обладать еще близкимъ знакомствомъ съ условіями эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Это-то собственно, главнымъ образомъ, и побудило въ Англіи изъять тарифныя дѣла изъ вѣдѣнія общихъ судовъ ²⁾).

Во главѣ нашего тарифнаго законодательства должны быть поставлены слѣдующія основныя начала: а) ст. 68 желѣзнодорожнаго Устава, которая гласитъ, что *провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно законодѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ и правиламъ о дополнительныхъ сборахъ* и б) ст. 69 того же Устава, въ силу которой *желѣзныя дороги не имѣютъ права взимать за перевозку грузовъ какихъ-либо платежей, кромѣ установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ* ³⁾.

¹⁾ Критику этой системы см. въ сочиненіи Cohn'a Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik.

²⁾ Защитникомъ этой реформы является Cohn. Объ англійскихъ общихъ судахъ онъ замѣчаетъ, что они „keinen Beruf und keine Befähigung dazu besitzen aus dem Verkehrsleben heraus die alten Rechtssätze der parlamentarischen Concessionen fortzuentwickeln, da sie nichts anderes können und wollen, als die Pflichten der specifischen Jurisprudenz in der Gesetzesauslegung thun.—Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre, 1883 г., стр. 118.—Что касается Пруссіи, то по закону 1838 г. всѣ тарифныя споры подчинены въ вѣдѣнію Министерства Торговли (Eger, II, 401); этотъ порядокъ (который, впрочемъ, вызывалъ много сомнѣній на практикѣ, такъ какъ Министерство то брало на себя разрѣшеніе *всего* спора на правахъ суда, то ограничивалось лишь разрѣшеніемъ спора о законности тарифа, оставляя прочее суду—Eger, Pr. Eis., II, 323) оставался въ силѣ вплоть до 1877 года, когда введенъ былъ новый германскій Уставъ Гражданскаго Судопроизводства.—По германскому проекту желѣзнодорожнаго закона 1874 года, предложено было учредить въ составѣ высшаго желѣзнодорожнаго совѣта особый имперскій судъ для спорныхъ дѣлъ; на обязанности этого учрежденія, между прочимъ, должна была лежать дача предварительныхъ заключеній по тарифнымъ дѣламъ, производящимся въ судебныхъ мѣстахъ (Entwurf 1874 г. *Мотивы*, стр. 92—101).

³⁾ О *подѣздныхъ* путяхъ см. Полн. Собр. Зак. 1887 г. № 4350, пп. 6, 22 и 36 (на *подѣздныхъ* путяхъ *частнаго* пользованія, открытыхъ для передви-

Изъ этихъ основныхъ началъ вытекають нижеслѣдующіе выводы:

а) Плата должна быть для всѣхъ однообразна. Уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ (т.-н. рефакціи) и вообще—*отступленія отъ общей таксы по соглашенію сторонъ не допускаются*¹⁾. Мало того, не имѣють значенія для исчисленія платежей даже и такія соглашенія, которыя, не противорѣча таксѣ, только ее *дополняютъ*, или предназначены для замѣны *отсутствующей* таксы²⁾.

б) Плата должна исчисляться только по тарифамъ „*законно-дѣйствующимъ*“. Законнодѣйствующимъ тарифомъ у насъ въ силу тарифнаго закона 8 марта 1889 года (Собр. Узак. 1889 г. № 27 и 1893 г. № 17), считается лишь тарифъ: 1) *утвержденный* правительствомъ, или же 2) *изданный* самимъ правительствомъ или, наконецъ 3) представленный на утвержденіе правительства, *не отротестованный* имъ въ теченіе извѣтнаго срока и, вслѣдъ за тѣмъ, введенный въ дѣйствіе желѣзными дорогами³⁾.

женія по желанію хозяина пути, *никакихъ* платъ взимать не разрѣшается; платы же, подлежащія взиманію на подѣздныхъ путяхъ *общаго* пользованія, устанавливаются: для путей съ механическими двигателями—Мин. Путей Сообщ., а для путей съ живыми двигателями—Мин. Внутр. Дѣлъ). См. также *Собр. Уз.* 1890 г. № 44 *о тарифахъ* проектированной зубчатоволесной дороги отъ Ялты до Гаспры.—Ст. 68 Общ. Уст., какъ и весь Общій Уставъ, относится лишь къ дорогамъ, *окончательно открытымъ для общаго пользованія*. Если же дорога для общаго пользованія не открыта или, хотя бы и открыта, но лишь временно, съ оговоркою, что перевозка будетъ производиться безъ примѣненія правилъ Общаго Устава (Сб. Тар. № 898, извѣщ. № 4391), то нѣтъ основанія не допускать соглашеній между дорогою и отправителемъ о разнѣрѣ провозной платы (см. *отд. рѣш.* 23 марта 1888 г. по д. Письменнаго съ Харьк.-Никол. ж. д.). *Со дня же окончательнаго открытія движенія, къ дорогамъ примѣняются ipso jure всѣ опубликованные тарифы*, независимо отъ того, сдѣлана ли объ этомъ особая публикація или нѣтъ. Дорога невправѣ, ссылаясь на то, что о примѣненіи къ ней общихъ тарифовъ всей сѣти не было особой публикаціи, примѣнять, напр., тарифъ уставный или нормальный (вмѣсто спеціальнаго) и т. д. Тарифы, изданные для всей сѣти, относятся не только къ существующимъ дорогамъ, но и къ тѣмъ, которыя имѣють быть открыты въ будущемъ. Точно также тарифъ, изданный для данной дороги ipso jure распространяется и на вновь открытые участки ея со дня открытія на нихъ движенія, если для этихъ участковъ не изданъ другой тарифъ (временный или постоянный).

¹⁾ Объ изыятіяхъ для нѣкоторыхъ дорогъ см. прим. къ ст. 71 Общ. Уст. и *рѣш. Сената* 1890 г. № 79 по д. *Русанова съ Глав. Общ.* (см. ниже, § 35).

²⁾ Правило это не безъ исключеній. Такъ, напр., (см. Собр. Уз. 1891 г. № 63) дорогамъ предоставляется взимать сборъ за нагрузку тяжеловѣсныхъ предметовъ по соглашенію съ грузохозяевами и т. д.—О правѣ на возмѣщеніе *наличныхъ расходовъ* (ст. 70 Общ. Уст.) см. ниже, § 42. Объ исчисленіи слѣдующихъ дорогамъ платежей въ случаяхъ признанія таксы *недѣйствительною* см. § 37.

³⁾ О законахъ 19-го декабря 1886 года и 22 января 1887 года, относящихся къ старымъ тарифамъ, опубликованнымъ до этого времени, см. ниже, § 36.

Закономъ 8 марта 1889 года впервые объявлено въ видѣ общаго правила, что „правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ съ цѣлью огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны“, и что съ этою цѣлью правительство вправѣ само издавать тарифы, обязательные для дорогъ не только казенныхъ, но и частныхъ, и наблюдать за тарифами, которые издаются желѣзными дорогами, устанавливая правила для введенія такихъ тарифовъ въ дѣйствіе. Надо замѣтить, что въ уставахъ нашихъ дорогъ объ обязательномъ представленіи всѣхъ тарифовъ на утвержденіе правительства почти нигдѣ не сказано было ни слова. Вообще, вопросы тарифные очень мало интересовали составителей нашихъ концессионныхъ актовъ, гораздо менѣе, чѣмъ, напр., вопросы технического свойства. О тарифахъ вездѣ сказано только нѣсколько словъ, въ каждомъ уставѣ—по своему: повторяется обыкновенно только стереотипная ссылка на maximum Устава Главн. Общества; уставы дорогъ Московско-Рязанской, Московско-Ярославской и еще нѣкоторыхъ другихъ, впрочемъ, содержатъ въ себѣ отступленія отъ Устава Главн. Общества; о тарифахъ прямого сообщенія нигдѣ ничего не сказано, изъ чего пытались выводить, что такіе тарифы по смыслу уставовъ будто бы могутъ быть вводимы только съ утвержденія правительства; о таксахъ дополнительныхъ сборовъ въ однихъ уставахъ не сказано ничего, а тамъ, гдѣ онѣ упоминаются, перечень сборовъ въ каждомъ уставѣ различный. Этого хаоса могъ бы быть предотвращенъ только своевременнымъ составленіемъ *нормальнаго* устава, подобно тому, какъ это сдѣлано было, напр., во Франціи, Швейцаріи и пр. ¹⁾ Впрочемъ, едва ли составители нашихъ уставовъ имѣли какое-либо отдаленное намѣреніе подчинить тарифное дѣло надзору правительства въ томъ видѣ, какъ это сдѣлано закономъ 8 марта 1889 года; это совсѣмъ не мирится съ тою микроскопическою дозою интереса къ тарифному дѣлу, которая свойственна нашимъ уставамъ. Да и въ сравнительно позднѣйшее время мы находимъ признаки того, что правительство наше не признавало за собою права на прямое руководство тарифнымъ дѣломъ. Такъ, напр., достаточно указать на Высоч. Утв. Пол. Комит. Министровъ отъ 9 октября 1881 г. (Полн. Собр. Зак. 1887 г. № 436), въ которомъ дорогамъ только предписано представлять тарифы и конвенціи *для свѣдѣнія* въ Мин. Путей Сообщенія и въ Госуд. Контроль. Комиссія гр. Баранова, проектируя пѣлюю сѣтъ специально желѣзнодорожной администраціи, предполагала поручить т. н. Высшему Совѣту лишь обсужденіе общихъ вопросовъ объ условіяхъ примѣненія тарифовъ, а истиннымъ т. н. распорядительнымъ комите-

¹⁾ Въ старѣйшихъ изъ *англійскихъ* концессионныхъ актовъ хаосъ и скудность въ тарифныхъ правилахъ не меньшіе, если не большіе, чѣмъ у насъ (Cohn, die englische Eisenbahnpolitik 1883, стр. 47—8). Нормальный уставъ (Railways Clauses Consolidation Act) изданъ былъ въ Англій въ 1845 г.

такъ—*приостановленіе* тарифовъ, противозаконныхъ или вредныхъ для интересовъ страны, и *временное* введеніе экстренныхъ тарифовъ въ случаяхъ народныхъ бѣдствій, а также—опредѣленіе срока дѣйствія и условій примѣненія всякихъ вообще тарифовъ (ст. 21 Проекта). Тогдашній Министръ Финансовъ находилъ, что подобное право «было бы несогласно съ уставами многихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, на основаніи коихъ измѣненіе тарифовъ можетъ послѣдовать не иначе, какъ съ Высочайшаго чрезъ Комитетъ Министровъ разрѣшенія» (Проектъ Комиссіи съ мотивами, стр. 67). Въ такомъ положеніи вопросъ находился до 1885 года, когда особымъ постановленіемъ Комитета Министровъ обращено было вниманіе Министра Путей Сообщенія на пониженіе тарифовъ по Ивангородо-Домбровской желѣзной дорогѣ, идущее въ разрѣзъ съ интересами русской промышленности. Въ томъ же году съ тою же цѣлью поддержанія таможенной политики правительства послѣдовало сообщеніе Департамента желѣзныхъ дорогъ на имя Совѣта Главн. Общества рос. жел. дор. отъ 3 августа 1885 г. о тарифахъ заграничнаго прямаго сообщенія, въ которомъ Совѣтъ, какъ органъ прямыхъ заграничныхъ сообщеній, поставялся въ извѣстность, что, по соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, съ 1 октября 1885 года *въ силу статей 10 и 12 Общ. Уст. рос. ж. д.* всѣ международные тарифы будутъ подлежать «разсмотрѣнію и утвержденію правительства». Это сообщеніе вызвало въ свое время большую сенсацію. На XXIII Общемъ Сѣздѣ представителей русскихъ дорогъ вопросъ этотъ дебатировался долго и горячо. Сѣздъ усмотрѣлъ въ требованіи о представленіи тарифовъ на утвержденіе правительства нарушеніе уставовъ отдѣльныхъ дорогъ, а также—ст. 71 Общ. Устава и ст. 8 Положенія о совѣтѣ по ж.-д. дѣламъ. Кромѣ того, указано было на то, что сосредоточеніе крайне сложнаго тарифнаго дѣла въ рукахъ правительства неминуемо повлечетъ за собою ущербъ для интересовъ не только желѣзныхъ дорогъ, но и всей страны (Проток. XXIII Сѣзда, стр. 45—51). Когда, затѣмъ, въ 1886 году вопросъ о заморскихъ тарифахъ рассматривался въ Совѣтѣ по ж.-д. дѣламъ, то представители дорогъ отказались отъ участія въ голосованіи (Журналы 1886 г., стр. 126—157), но вопросъ этотъ получилъ законодательное разрѣшеніе противъ желѣзныхъ дорогъ въ Полож. Комит. Министровъ отъ 14 іюля 1886 года. Въ томъ же 1886-мъ году въ Совѣтѣ рассматривался протестъ общества Закавказской ж. д. противъ требованія Мин. Путей Сообщенія о представленіи на утвержденіе правительства изданнаго этою дорогою тарифа. Протестъ этотъ въ Совѣтѣ, между прочимъ, былъ поддержанъ подробно мотивированнымъ мнѣніемъ представителя Мин. Юстиціи, но по большинству голосовъ протестъ былъ отвергнутъ въ виду особой редакціи § 13 Устава Закавказской желѣзной дороги, въ которомъ сказано, что утвержденію правительства подлежатъ «условія измѣненія тарифа»; изъ этого былъ сдѣланъ тотъ выводъ, что, пока «условія измѣненія» не утверждены, тарифы не могутъ быть измѣняемы собственною

властью Закавказской ж. д. (Журналы 1886 г., стр. 259—278). Дальнѣйшій шагъ на почвѣ подчиненія тарифнаго дѣла правительству представляет собою законъ о воспрещеніи дорогамъ понижать существующіе тарифы на хлѣбные грузы, подвозимые къ портамъ и станціямъ сухопутной границы (Полн. Собр. Зак. 1887 г. № 4763). Этотъ законъ представилъ Министру Путей Сообщенія ввести въ дѣйствіе тарифы на хлѣбные грузы, которые будутъ признаны цѣлесообразными въ особомъ совѣщаніи изъ представителей Министерства Финансовъ, Путей Сообщенія, Госуд. Имуществъ и Госуд. Контроля подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Департ. Госуд. Экономіи Госуд. Совѣта. Наконецъ, послѣднимъ шагомъ является законъ 8 марта 1889 года, который установилъ въ качествѣ общаго принципа то, что ранѣе принималось только въ видѣ временныхъ отдѣльныхъ мѣръ.

Не лишнимъ будетъ замѣтить, что *Прав. Сенатъ* въ своихъ рѣшеніяхъ по судебнымъ дѣламъ давно уже высказался въ томъ смыслѣ, что тарифы, однажды утвержденные правительствомъ, *не могутъ быть измѣняемы*, хотя бы и въ уставныхъ предѣлахъ, *безъ разрѣшенія правительства* (Касс. 1882 г. № 6 по д. Штерна, неопублик. рѣш. 1883 г. по д. Реньери съ Владикавказскою ж. д.; ср. рѣшенія 1888 г. №№ 4 и 5 по дд. Мурысова¹⁾).

Что касается до положенія этого капитальнаго вопроса въ главныхъ иностранныхъ государствахъ, то оно представляется въ слѣдующемъ видѣ. *Во Франціи* по закону 1846 года тарифы подлежатъ утвержденію министра публичныхъ работъ²⁾, но съ тѣмъ, что 1) тарифы только *утверждаются*, но ни въ какомъ случаѣ не *устанавливаются* самимъ правительствомъ, и 2) утвержденіе, разъ данное на извѣстный срокъ, не можетъ

¹⁾ Рѣшеніе 1888 г. № 5 относится *ко всемъ дорогамъ*, въ уставахъ коихъ содержатся постановленія, аналогичныя съ помѣщенными въ уставахъ дорогъ, упоминаемыхъ въ этомъ рѣшеніи (*отд. рѣш.* 12 марта 1892 г. по д. Бойчевскаго съ Кур.-Хар.-Аз. ж. д. № 2451—91 г.). Но, если въ самомъ тарифѣ, утвержденномъ Мин.—ромъ Путей Сообщенія, предусмотрѣна возможность измѣненія тарифа въ извѣстныхъ предѣлахъ, то, по разъясненію Сената, нѣтъ надобности каждый разъ на это испрашивать особое разрѣшеніе Мин.—ва Пут. Сообщенія (*отд. рѣш.* 4 февр. 1893 г. по д. Евдокимова съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 2861—91 г.).

²⁾ Исключая второстепенныя дороги („d'intérêt local“), для которыхъ тарифы утверждаются префектами. Французскія дороги одно время пытались провести тотъ взглядъ, что министръ не болѣе, какъ стражъ закона, т.-е., что онъ не вправе отказать въ утвержденіи тарифовъ, не противорѣчащихъ закону, но попытка эта не увѣнчалась успѣхомъ. Во Франціи дороги не имѣютъ даже того права, которое онѣ имѣютъ у насъ: права на введеніе тарифа безъ прямого утвержденія Министерства—по истеченіи извѣстнаго срока со дня представленія проекта на утвержденіе. Большую свободу (отчасти въ видахъ конкуренціи съ иностранными дорогами) французскія дороги имѣютъ при введеніи тарифовъ на грузы транзитные и хлѣбные. Таксы дополнительныхъ сборовъ во Франціи утверждаются ежегодно (Sarrut, 19—27).

быть взято обратно (Sarrut, 15—19; Lyon-Caen, I, 497—8).—Въ концессіяхъ отдѣльныхъ *германскихъ* (особенно прусскихъ) и *австрійскихъ* дорогъ принципъ правительственнаго утвержденія въ большей или меньшей степени признанъ. Австрійскія дороги, гарантированныя правительствомъ, не вправе *повышать* тарифъ безъ разрѣшенія правительства. Въ ст. 45 Германской Конституціи за правительствомъ признано *право контроля* въ тарифномъ дѣлѣ; но, что касается до права на утвержденіе и установленіе тарифовъ, то оно признается только въ случаяхъ *экстренной государственной нужды* (Eger. Preuss. Eis. II, 288.; Schrötter, das preussische Eisenbahnrecht, 112). Впрочемъ, пользуясь своимъ правомъ Контроля, Союзный Совѣтъ въ 1876 г. издалъ для всѣхъ германскихъ дорогъ единообразную тарифную стему подъ названіемъ „Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification“; кромѣ того, утвержденіе министра публичныхъ работъ требуется въ рядѣ случаевъ установленія исключительныхъ тарифовъ и пр. (см. ст. Bering'a Veröffentlichung der Eisenbahntarifen въ Eis. Entsch. 1896, 355 и сл.). По прусскому закону 1882 г. *повышеніе* нормальныхъ (максимальныхъ) тарифныхъ ставокъ за нѣкоторыми изъятіями предоставлено на казенныхъ ж. д. лишь *законодательной* власти (Eger, Pr. Eis., II, 294):—Въ *Бельгии*, гдѣ, впрочемъ, какъ и въ Пруссіи, большинство дорогъ находится въ рукахъ казны, тарифы, по закону 1862 года, подлежатъ утвержденію правительства; тотъ же порядокъ установленъ въ *Голландіи* съ 1859 г. (см. Entwurf 1874 г., стр. 53—4, 58; Loisel, стр. 92).—Свободою въ тарифномъ дѣлѣ пользуются *англійскія дороги*. По закону 1844 года правительство имѣетъ только право на пересмотръ однажды утвержденныхъ максимальныхъ ставокъ, если доходность дороги достигнетъ известной нормы. Законъ 1845 года (нормальный уставъ—Railways Clauses Consolidation Act) признаетъ за всѣми дорогами право на безконтрольное измѣненіе тарифовъ въ предѣлахъ максимальныхъ ставокъ, съ тѣмъ только условіемъ, что тарифы не должны благопріятствовать интересамъ отдѣльныхъ лицъ или обществъ или создавать для кого-либо монополію. Это послѣднее требованіе полнѣе выражено въ законѣ 1854 года (Railway and Canal Traffic Act), причеиъ судебной власти предоставлено право не только не принимать тѣхъ тарифовъ, которые заключаютъ въ себѣ какое-либо незаконное стѣсненіе для публики или незаконныя льготы отдѣльнымъ лицамъ, но и предписывать желѣзнымъ дорогамъ отнѣну подобныхъ тарифовъ подѣ страхомъ уплаты штрафа въ размѣрѣ до 200 фунт. стерл. въ сутки (Hodges, 492—504, 514, 540). На европейскомъ континентѣ, гдѣ болѣе или менѣе строго проводится принципъ раздѣленія властей судебной и административной, подобный порядокъ едва ли мыслииъ, но и въ самой Англіи право судебной власти на отнѣну незаконныхъ тарифовъ не привело къ замѣтнымъ практическимъ результатамъ. Этимъ объясняются позднѣйшія реформы. По новому закону 10 августа 1888 года предѣльные тарифы и классификаціи англій-

скихъ дорогъ подлежать утвержденію Торговой Палаты (Board of Trade), которая можетъ отказать въ утвержденіи тарифовъ «несправедливыхъ и неразумныхъ»; на рѣшеніе Палаты можетъ быть подана жалоба въ Парламентъ.—Наконецъ, въ *Сѣверо-Американскихъ Штатахъ* принципъ правительственнаго утвержденія желѣзнодорожныхъ тарифовъ призванъ въ законѣ 1886 г. (г.-н. Reagan-interstate-commerce-bill) въ приѣненіи къ между-штатному сообщенію (см. мотивы въ *American Law Review* 1885 г., стр. 735).

Закономъ 8 марта 1889 года и „правилами относительно составленія, публикаціи и введенія въ дѣйствіе тарифовъ“, утвержденными 29 марта и 20 октября 1889 года Министерствомъ Финансовъ на основаніи закона 8 марта (Собр. Узак. 1889 г. № 146), установлены нижеслѣдующія условія, исполненіе которыхъ необходимо для того, чтобы тарифъ ¹⁾ могъ считаться „законодѣйствующимъ“. Завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ принадлежитъ Министерству Финансовъ ²⁾. Правительство въ лицѣ Министерства Финансовъ имѣетъ

¹⁾ Подъ „*тарифомъ*“ законъ 8 марта разумѣетъ таксы „провозныхъ платъ, дополнительныхъ и другихъ сборовъ, а равно правила примѣненія упомянутыхъ платъ и сборовъ“ (ст. 1, прим. 1). Кроме того, правила 20 октября распространяютъ порядокъ, установленный для утвержденія тарифовъ, на конвенціи дорогъ между собою и съ другими перевозочными предпріятіями, причемъ сдѣлана ссылка на ст. 3 закона 8 марта (п. д), но едва ли этотъ законъ отмѣняетъ стт. 10 и 12 Общ. Устава рос. ж. д., которыя представляютъ омониторное утвержденіе конвенцій Совѣту по ж.-д. дѣламъ (см. Журналы Совѣта 1887 г., стр. 503—6, стр. 266—9). Наконецъ, слѣдуетъ замѣтить, что порядокъ утвержденія *тарифовъ* не относится къ *таблицамъ тарифныхъ разстояній* между станціями желѣзныхъ дорогъ (таблицы эти въ силу закона 15 іюня 1887 г.—Собр. Уз. № 105—подлежать утвержденію Минист. Путей Сообщенія;—см., однако, ниже, § 40), а также къ т. н. „*разсчетнымъ таблицамъ*“, которыя выдаются дорогами только для облегченія арифметическаго разсчета (Прот. XXIX Общ. Сѣзда, объясненіе С. Ю. Витте; см. также о значеніи разсчетныхъ таблицъ Свода хлѣбныхъ тарифовъ Сборн. Тар. № 467, извѣщ. № 2499). Подъ „*условіями примѣненія тарифовъ*“ слѣдуетъ понимать тѣ условія, которыя „обыкновенно включаются въ тарифныя изданія“ (см. Прот. XXIX Сѣзда).

²⁾ Т. II ч. I Свода Зак. изд. 1892 г. и прод., стт. 488—509.—Въ составъ Мин—ва Финансовъ входятъ: 1) *Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ*, которому предоставлена власть утверждать общія тарифныя правила и высшія нормы, а также въ нѣкоторыхъ случаяхъ (спорныхъ или особо важныхъ) частныя тарифныя вопросы и возраженія дорогъ противъ распоряженій, сдѣланныхъ департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ; 2) *Тарифный Комитетъ* и 3) *Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ*; обоимъ этимъ учрежденіямъ предоставлено рѣшеніе частныхъ тарифныхъ вопросовъ, а на Департаментъ, сверхъ того, возложены канцелярская сторона дѣла и подготовительная работы. Къ числу „частныхъ тарифныхъ вопросовъ“ могутъ быть отнесены и *разъясненія*

право не только *наблюдать* за тарифами, которые издаются желѣзными дорогами, но и *устанавливать* тарифныя нормы по собственному почину (ст. 3 закона). На утвержденіе Министерства Финансовъ ¹⁾ тарифные проекты могутъ быть представляемы, какъ желѣзными дорогами (казенными ²⁾ и частными) и сѣздами ихъ, такъ и правительственными и общественными учреждениями, а также обществами, имѣющими цѣлью попеченіе о хозяйственныхъ интересахъ населенія (стт. 6 и 8 закона) ³⁾. Когда тарифный проектъ исходитъ не отъ желѣзной дороги, то онъ можетъ быть введенъ въ дѣйствіе только послѣ *утвержденія* его Министерствомъ Финансовъ, причемъ порядокъ разсмотрѣнія такихъ проектовъ указанъ въ стт. 10 и 11 закона. Если же проектъ исходитъ отъ желѣзныхъ дорогъ, то онъ можетъ быть введенъ въ дѣйствіе не только послѣ утвержденія его Министерствомъ Финансовъ, но и въ томъ случаѣ, если въ теченіе шести недѣль Министерствомъ не будетъ заявлено препятствій къ его примѣненію (ст. 9 закона) ⁴⁾. Въ теченіе же этого срока Мини-

дѣйствующихъ тарифовъ, но разъясненія эти имѣютъ обязательную силу лишь тогда, когда они опубликованы въ порядкѣ, установленномъ для всякаго рода тарифныхъ публикацій (см. ниже); разъясненія же, не опубликованныя, не могутъ имѣть для суда никакого значенія. Это неоднократно подтверждено Прав. Сенатомъ (*отд. рѣш.* 13 нояб. 1896 г. по д. Берковича съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 6845—95 г. и мн. др.; ср., наоборотъ § 169. Согл.ш. о прям. сооб.).— Къ числу „частныхъ тарифныхъ вопросовъ“, разрѣшеніе коихъ можетъ быть возложено М-ромъ Финансовъ на Д-ть ж.-д. дѣлъ относятся и вопросы о примѣненіи того или иного распоряженія Тарифнаго Комитета, напр., о дополнительныхъ сборахъ, подлежащихъ взиманію при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ; поэтому, напр., Д-тъ вправѣ былъ разъяснить, что, по старому „списку высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ“, сборъ въ 4 р. за нагрузку и выгрузку подлежитъ взиманію лишь тогда, когда грузъ таксируетса по тарифу ниже максимальнаго и т. п. (Рѣш. Гр. Касс. Д-та 1893 г. №№ 29 и 86 по д.д. Рудакова).

¹⁾ Проекты „тарифовъ“, въ которые включены и условія перевозки, подлежатъ утвержденію не только М-ва Финансовъ, но и М-ва Путей Сообщенія (цирк. Д-та жел. дор. отъ 19 октяб. 1891 г. № 13760).

²⁾ Тарифныя дѣла казенныхъ дорогъ изъяты изъ вѣдѣнія центрального Управленія этихъ дорогъ и переданы въ вѣдѣніе Департамента желѣзныхъ дорогъ М-ва Путей Сообщ. (*Собр. Узак.* 1893 г. № 93).

³⁾ Въ законѣ сказано, что проекты тарифовъ могутъ исходить отъ правительственныхъ и общественныхъ учреждений только тогда, когда надобность въ тарифѣ (или въ измѣненіи тарифа) вызывается „интересами населенія, промышленности, торговли и казны“. Оговорка эта настолько неопредѣленнаго свойства, что она равносильна *безусловному* признанію права тарифной инициативы не только за желѣзными дорогами, но и за правительственными и общественными учреждениями, потому что нѣтъ тарифа, который такъ или иначе не затрагивалъ бы „интересы населенія“ и пр.

⁴⁾ Правило это относится и къ *измѣненію или отмятн тарифовъ, ранѣе изданныхъ или утвержденныхъ Мин-вомъ Финансовъ*, ибо эти случаи въ

стерство можетъ отказать въ утверженіи проекта, а также ввести въ него тѣ измѣненія, какія оно найдетъ нужными, и измѣненія эти считаются для дорогъ *обязательными* (стт. 9 и 12 закона) ¹⁾. Если дорога откажется ввести въ дѣйствіе тарифъ съ измѣненіями, предложенными Министерствомъ, или же тарифъ, составленный самимъ Министерствомъ (для этого полагается срокъ въ 2 мѣсяца — *Правила*, § 17), то тарифъ этотъ можетъ быть введенъ въ дѣйствіе *самимъ правительствомъ* путемъ опубликованія въ Собраніи Узакон. и Распор. Правительства (см. законъ 12 сент. 1889 г. въ Собр. Узак. № 101), въ чемъ, впрочемъ, теперь нѣтъ никакой надобности, такъ какъ Сборникъ Тарифовъ издается теперь самимъ Министерствомъ, и тарифъ, опубликованный въ Сборникѣ Мин-вомъ, тѣмъ самымъ считается введеннымъ ²⁾. — Упомянутый выше шестинедѣльный срокъ исчисляется *со дня поступления въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ представленія съ проектомъ тарифа*. Если, однако, проектъ представленъ безъ подробнаго объясненія основаній, принятыхъ для его составленія ³⁾, то шестинедѣльный срокъ исчисляется только со дня

законѣ не исключены. Дѣйствія желѣзной дороги въ этомъ случаѣ нельзя называть самовольными и подводить подъ рѣш. Сената 1888 г. №№ 4 и 5 по д. Мурысова.

¹⁾ Во избѣжаніе напрасной потери времени, наше Мин. Финансовъ въ важнѣйшихъ случаяхъ *предупреждаетъ* желѣзныя дороги о желательныхъ для правительства тарифныхъ измѣненіяхъ (см., напр., *Вѣстн. Финансовъ* 1890 г. № 25 — правила для составленія ввозныхъ тарифовъ).

²⁾ Законъ 8 марта (ст. 5) допускаетъ жалобы на дѣйствія подчиненныхъ органовъ Мин-ва Мин-ру Финансовъ, а на дѣйствія самого Мин-ра и Совѣта по тарифнымъ дѣламъ — Правит. Сенату. Жалобы приносятся на распоряженія „несогласныя съ дѣйствующими постановленіями“. Изъ этого едва ли слѣдуетъ, что компетенція Сената исключительно формальнаго, кассационнаго свойства. Руководительство дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ предоставлено Минист. Финансовъ только съ цѣлью огражденія „интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны“. Поэтому, для оцѣнки законности распоряженія, Сенатъ можетъ быть поставленъ въ необходимость войти въ разсмотрѣніе существа дѣла.

³⁾ Къ проекту тарифа должны быть присоединены: точныя статистическія и иныя соображенія, указаніе отмѣняемыхъ тарифовъ и времени, въ теченіе котораго они дѣйствовали, предположенія о размѣрѣ дополнительныхъ сборовъ, о срокѣ дѣйствія проектированныхъ тарифовъ, о доляхъ дорогъ прямого сообщенія и о курсѣ, по которому эти доли должны исчисляться въ прямомъ заграничномъ сообщеніи (всѣ эти свѣдѣнія могутъ содержаться въ протоколахъ подлежащихъ сѣздовъ — *Вѣстн. Фин.* 1890 г. № 8), переводъ къ документамъ, составленнымъ на иностранныхъ языкахъ; наконецъ, проектъ тарифа долженъ быть сообщенъ на заключеніе заинтересованныхъ дорогъ (*Правила*, §§ 2—11; требованіе объ обязательномъ сообщеніи тарифовъ на заключеніе заинтересованныхъ дорогъ не вытекаетъ изъ смысла закона 8 марта; см. Прот. XXIX Общ. Сѣзда, стр. 128).

поступленія отъ желѣзной дороги „послѣдняго затребованнаго Департаментомъ свѣдѣнія“ ¹⁾). Надобно замѣтить еще, что, если тарифъ вводится въ дѣйствіе безъ прямого утвержденія Министерства, то, въ силу правилъ Министерства Финансовъ (§ 16), онъ можетъ быть введенъ *только впродъ до отмены*, а не на срокъ ²⁾).

Указанной выше процедурѣ подлежатъ всякіе тарифные проекты, т.-е. проекты *о введеніи, измѣненіи, дополненіи, продленіи или отменѣ тарифовъ* (ст. 9 закона, §§ 18 и 19 „правилъ“).

в) Тарифный проектъ, рассмотрѣнный въ Мин. Финансовъ въ указанномъ выше порядкѣ, *можетъ служить основаніемъ для исчисленія слѣдующихъ дорогамъ платежей только послѣ предварительнаго опубликованія* во всеобщее свѣдѣніе. Безъ публикаціи никакой тарифъ не можетъ подлежать примѣненію (ст. 13 закона) ³⁾. По правиламъ Мин. Финансовъ тарифы и тарифныя измѣненія подъ страхомъ недействительности (§§ 12 и 15 „Правилъ“) должны быть напечатаны въ полномъ объемѣ въ „Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“ ⁴⁾, который издавался Общимъ Сѣздомъ представителей русскихъ дорогъ, а въ настоящее время издается Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ ⁵⁾. Однако, тарифный проектъ,

¹⁾ *Правила*, § 16. По смыслу ст. 9 закона 8 марта необходимо, однако, заключить, что проектъ, представленный въ Министерство безъ требуемыхъ свѣдѣній и приложений, не считается ipso jure недействительнымъ; другими словами, если Министерство не потребуетъ *въ теченіе 6 недѣль со времени представленія такого проекта необходимыхъ дополненій* (а это вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія Министерства—Прот. XXIX Общ. Сѣзда, стр. 125), то тарифъ можетъ быть введенъ въ дѣйствіе; иначе, въ сущности, дорога никогда не могла бы ввести тарифа безъ прямого утвержденія Министерства.

²⁾ Это, однако, по заявленію самого г. Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, крайне неудобно, потому что подрываетъ довѣріе къ тарифу (Прот. XXIX Общ. Сѣзда, стр. 129). Законъ 8 марта не возлагаетъ на желѣзныя дороги подобной обязанности.

³⁾ Это относится и къ таксамъ дополнительныхъ сборовъ (Ср. Eger, Pr. Eis., II, 606). Публикаціи не подлежатъ лишь ставки, взимаемыя на вѣтвяхъ *частнаго пользованія*, ибо ст. 68, какъ и весь Общій Уставъ, относится лишь къ дорогамъ *общаго* пользованія. Въ томъ же смыслѣ вопросъ этотъ разрѣшенъ въ Германіи (Eger, Pr. Eis., II, 309).

⁴⁾ Фактъ публикаціи въ этомъ „Сборникѣ“, однако, самъ по себѣ еще не свидѣтельствуетъ о томъ, что тарифъ утвержденъ или былъ представленъ на утвержденіе Мин-ва Финансовъ, что въ случаѣ спора должно быть установлено (отд. рѣш. 13 ноябр. 1896 г. по д. Рола съ Варш.-Тересп. ж. д. № 6592—95 г.).

⁵⁾ *Собр. Узак.* 1893 г. № 1—„Сборникъ Тарифовъ“ обязательно разсылается на всѣ станціи русскихъ дорогъ и, такимъ образомъ, отчасти можетъ служить справочною книгою для публики, что особенно необходимо въ виду

разсмотрѣнный Мин. Финансовъ, подлежитъ примѣненію не тотчасъ же послѣ опубликованія, а только по истеченіи *извѣстнаго срока*; если срокъ этотъ не указанъ въ распоряженіи Мин. Финансовъ, то онъ *не можетъ быть менѣе трехъ недѣль* ¹⁾. Независимо отъ распубликованія въ „Сборникѣ Тарифовъ“ дороги обязаны печатать объявленія о всѣхъ тарифныхъ измѣненіяхъ въ одной изъ *мѣстныхъ газетъ*, избираемыхъ для каждаго района правительствомъ ²⁾. Объявленія эти должны быть напечатаны въ теченіе трехнедѣльнаго срока, предшествующаго вступленію тарифа въ дѣйствіе; въ объявленіи долженъ быть указанъ тотъ № „Сборника“, въ которомъ тарифъ напечатанъ полностью ³⁾.

громаднаго развитія прямыхъ сообщеній въ послѣднее время. По предписанію М-ва Пут. Сообщенія одинъ экземпляръ Сборника Тарифовъ долженъ храниться на каждой станціи въ мѣстѣ, доступномъ для публики (*Сборн. Тар.*, № 150). Удобенъ порядокъ, введенный, напр., на прусскихъ, французскихъ и английскихъ дорогахъ, гдѣ на каждой станціи имѣется особая книга съ указаніемъ платъ, причитающихся за перевозку всякаго рода грузовъ *отъ данной станціи до остальныхъ прочихъ*.

¹⁾ §§ 12, 13, 15, 18 и 19 Правилъ. Правило это по разъясненію Сената (*отд. рѣш.* 27 окт. 1895 г. по д. Эттингера съ Иванг.-Домбр. ж. д. № 1794—95 г.) относится и къ *отмѣнѣ* тарифовъ, которая также вступаетъ въ силу лишь чрезъ 3 недѣли послѣ публикаціи, хотя бы отмѣнялся тарифъ, опубликованный „впередъ до отмѣны“.—Объ особыхъ срокахъ для вступленія въ дѣйствіе *новыхъ* тарифовъ по уставамъ нѣкоторыхъ дорогъ см. слѣдующій §.—Если тарифъ въ силу закона 12 августа 1889 г. (*Собр. Уз.* № 101) опубликованъ самимъ правительствомъ въ Собр. Узак., безъ указанія особаго срока для вступленія тарифа въ дѣйствіе, то онъ вступаетъ въ силу въ срокъ, установленный для всѣхъ распоряженій правительства, публикуемыхъ въ томъ же органѣ. То же необходимо сказать и о таксахъ дополнительныхъ сборовъ, публикуемыхъ правительствомъ; но, если въ Собр. Узак. опубликованъ не самый тарифъ, а лишь общія основанія для установленія тарифовъ на грузы даннаго рода (напр., законъ 27 мая 1891 г. объ установленіи платы въ 1¼ коп. съ головы и версты для скота, перевозимаго по тѣмъ мѣстностямъ, въ коняхъ закрыты ското-прогонные тракты), то для введенія въ дѣйствіе самаго тарифа требуется публикація въ Сборн. Тарифовъ, вступающая въ силу въ установленный срокъ (противоположное мнѣніе—но вопросу о тарифѣ на рогатыя скоты—высказано Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 1 апр. 1894 г. по д. Брехова съ Гр.-Цариц ж. д. № 3319—93 г., но рѣшеніе это находится въ противорѣчій съ цѣлымъ рядомъ другихъ рѣшеній, разъясняющихъ законъ 11 мая 1882 г.—*Собр. Узак.* 1882 г. ст. 374: *отд. рѣш.* 19 окт. 1889 г. по д. Рѣзника съ Полѣвск. ж. д. № 1162—99 г., 7 янв. 1893 г. по д. Клевера съ Главн. Общ. рос. ж. д. № 1214—92 г. и др.).

²⁾ См. *Вѣстн. Фин.* 1890 г. № 15 и *Сб. Тар.* № 106 (списокъ газетъ и формъ объявленій).

³⁾ Этими правилами положенъ конецъ той неопредѣленности въ порядкѣ опубликованія тарифовъ, которая у насъ сбивала съ толку и публику, и агентовъ желѣзныхъ дорогъ. Не говоря уже о частыхъ случаяхъ, когда примѣня-

Въ томъ же порядкѣ должны производиться публикаціи и о про-
дленіи прежнихъ тарифовъ. Если эти тарифы не были ранѣ на-

лись тарифы неопубликованные (т. н. циркуляры и т. п.), у насъ до послѣдняго времени не установилось никакихъ обязательныхъ правилъ ни о способахъ публикаціи, ни о послѣдствіяхъ ненадлежащей публикаціи. Правила о публикаціи тарифовъ, содержавшіяся, напр., въ конвенціяхъ нашихъ дорогъ, имѣли только характеръ взаимнаго обязательства дорогъ, да и то не безусловно (такъ, напр., по вонв. П гр., § 29, правило о заблаговременной публикаціи могло быть не соблюдено, если по *обстоятельствамъ* требовалось возможно скорѣйшее введеніе тарифа). Циркуляровъ Мин. Путей Сообщенія о порядкѣ опубликованія тарифовъ имѣется нѣсколько (напр., Цирк. Техн. Инсп. Комит. 1872 г. № 1470, 1878 г. № 1825 (объ отгнѣнъ этого циркуляра см. *Журн.* Мин. Пут. Сообщ. 1890 г. № 37) 1879 г. №№ 5707 и 7265 и др.), но они носили только характеръ инструкціи (въ настоящее время всѣ эти циркуляры должны считаться потерявшими силу). Въ виду этого и Сенатъ въ рѣш. 1887 г. № 87 по д. Говарда (см. также *отд. рѣш.* 6 ноября 1887 г. по дд. *Жунина съ Моск.-Ряз.* ж. д. и 8 июня 1888 г.—съ Главн. Общ.) могъ прийти къ заключенію, что *одно неопубликованіе тарифа въ „Правит. Вѣстникъ“, вопреки циркуляру № 1470, недостаточно еще для признанія тарифа недействительнымъ*, если о немъ было доведено до свѣдѣнія публики другими способами. Бывали, однако, рѣшенія и въ противоположномъ смыслѣ. Такъ, въ *отд. рѣш.* 30 мая 1890 г. по д. Шмелева съ Рыб.-Болог. ж. д. № 2347—90 г. Сенатъ призналъ недействительнымъ *исправленіе* тарифа, не опубликованное ни въ Правит. Вѣстникѣ, ни въ мѣстныхъ газетахъ (самый тарифъ—на перевозку свота по Николаевской ж. д.—былъ опубликованъ въ свое время въ Прав. Вѣстн.). Въ *отд. рѣш.* 18 ноября 1893 г. по д. Штейнберга съ Привисл. ж. д. № 3710—92 г. Сенатъ призналъ, что нарушеніе циркуляра Д-та ж. д. отъ 17 февраля 1887 г. о публикаціи тарифовъ за мѣсяцъ впередъ даетъ право въ теченіе мѣсяца со времени публикаціи требовать примѣненія стараго тарифа. Въ разъясненіи правилъ 1888 г. о введеніи въ дѣйствіе вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ (правила эти установлены были Совѣтомъ по ж. д. дѣламъ) Сенатомъ признано, что 2-хъ-недѣльный срокъ со дня публикаціи для дорогъ обязатель-
ленъ въ силу закона 15 июня 1887 г. (*отд. рѣш.* 7 мая 1892 г. по д. Дрейфуса съ Юго-Зап. ж. д. № 2472—92 г.), причемъ срокъ этотъ долженъ исчисляться не со дня публикаціи Общаго Сѣзда (которая, впрочемъ, какъ видно изъ дѣла, вовсе не содержала въ себѣ тарифныхъ ставокъ), а со дня публикаціи самой дороги (*отд. рѣш.* 25 сент. 1892 г. по д. Каменко съ Юго-Зап. ж. д. № 702—92 г.).—При всей строгости нынѣ дѣйствующихъ правилъ о публикаціи тарифовъ (къ числу коихъ относятся и таксы дополнительныхъ сборовъ) встрѣчаются, однако, и теперь рѣшенія Сената, въ которыхъ тарифъ признается действительнымъ, не взирая на неопубликованіе его въ „Сборникъ“. Такъ, въ *отд. рѣш.* 18 февраля 1895 г. по д. Зимельмана съ Привисл. ж. д. № 2969—94 г. Сенатъ признаетъ дѣйствительною таксу сборовъ въ пользу городскихъ станцій въ Одессѣ и Кишиневѣ, не взирая на неопубликованіе этой таксы въ Сборникѣ Тарифовъ. Сенатъ ссылается на фактъ существованія этихъ станцій съ разрѣшенія Правительства, на Положеніе объ этихъ станціяхъ, коимъ вообще разрѣшено взиманіе платы за гужевую перевозку и, наконецъ, на общій законъ о возмездности всякихъ услугъ. Всѣ эти соображенія даютъ полное основаніе признать за дорогою право на взиманіе платы за гужевую перевозку и за

печатаны въ „Сборникѣ“, то при публикаціи о продленіи они должны быть напечатаны въ полномъ объемѣ ¹⁾

прочія услуги въ размѣрѣ *доказанной стоимости* этихъ операцій (см. §§ 36 и 42), но не даютъ достаточнаго основанія для признанія *дѣйствительности* не опубликованной *таксм*, ибо, ссылаясь на только что приведенныя соображенія, можно признать дѣйствительнымъ *всякій* тарифъ, надлежащимъ образомъ не опубликованный; другими словами, значеніе правилъ о публикаціи тарифовъ окажется подорваннымъ. — Надо сказать, что за границею вопросъ о публикаціи тарифовъ до сихъ поръ не вездѣ получилъ надлежащее разрѣшеніе. Въ *Германіи* органомъ для публикацій служитъ *Reichsanzeiger*; но, повидимому, этотъ способъ не считается безусловно обязательнымъ, судя по рѣш. Имп. Торг. Суда 1876 г., въ которомъ, какъ и въ рѣш. нашего Сената по д. Говарда, разъяснено, что публикація должна быть лишь такова, чтобы незнакомленіе съ нею заинтересованныхъ лицъ можно было приписать только ихъ собственной винѣ; рядомъ съ этимъ, Имперскимъ желѣзнодорожнымъ совѣтомъ разъяснено было, что публикація путемъ объявленія на станціяхъ не можетъ считаться достаточною, а требуется непременно публикація въ газетахъ. — Въ Пруссіи, какъ и во Франціи (см. стр. 85, примѣч.) на всѣхъ станціяхъ имѣются книги съ готовыми расчетами провозной платы и срока доставки до всѣхъ станцій, съ которыми данная станція находится въ прямомъ сообщеніи — *Eger, Pr. Eis. II, 310.* — Въ Австро-Венгріи тарифы публикуются за 14 дней въ официальномъ изданіи Министерства желѣзныхъ дорогъ *Buschmann, 26, 28;* повышенія — за 6 недѣль. — По *французскому* нормальному уставу (*cahier des charges*) публикація имѣетъ своеобразное значеніе: она должна *предшествовать* утвержденію тарифа правительствомъ и цѣлью ея, такимъ образомъ, служить дать публикѣ возможность сдѣлать свои замѣчанія противъ проектированнаго тарифа; но, засимъ, самый способъ *последующей* публикаціи тарифовъ закономъ не опредѣленъ; практика считаетъ достаточнымъ общедоступность станціонныхъ тарифныхъ регистровъ для публики (*Sarrut 85; Lyon-Saѣn I, 499*), причѣмъ каждая дорога обязана ознакомить публику на станціяхъ лишь со своими тарифами (*Dalloz, 1896, I, 467*). — По *белгійскому* *cahier des charges* о всякомъ пониженіи тарифа противъ предѣльныхъ нормъ должно быть публикуемо объявленіями на станціяхъ и въ газетахъ, указанныхъ правительствомъ (*Loisel, 96*). — *Англійскій* *Railways Clauses Consolidation Act 1845* г. вѣднѣетъ дорогамъ въ обязанность вывѣшивать на станціяхъ четкія объявленія о размѣрѣ провозныхъ платъ, угрожая за нарушеніе этого правила, а равно и за невыставленіе верстовыхъ (помильныхъ) столбовъ, опредѣляющихъ разстояніе, лишеніемъ *права на взиманіе какой либо платы за перевозку* (*Hodges, 542*).

¹⁾ § 18 Правилъ. Тотъ же порядокъ примѣняется и къ случаямъ распространѣнія тарифа прямого сообщенія на какое либо новое направленіе. Надо замѣтить, вромѣ того, что для публики измѣненіемъ тарифа считается даже *исправленіе простой печатки, если только печатка не такого свойства, что она должна быть очевидна для всякаго.* Поэтому, *исправленіе подобной печатки, какъ и всякое другое измѣненіе тарифа, можетъ вступити въ дѣйствіе только черезъ 3 недѣли послѣ напечатанія поправки въ „Сборникѣ Тарифовъ“* (по программѣ „Сборника“ перечень печатокъ публикуется въ слѣдующихъ №№ въ началѣ каждаго отдѣла по принадлежности — Прот. XXIX Общ. Съѣзда, стр. 132). Этотъ вопросъ, имѣющій практическое значеніе, дошелъ до разсмотрѣнія Сената, который по одному дѣлу призналъ, что, если

§ 34. Условія дѣйствительности тарифовъ по уставамъ отдѣльныхъ дорогъ.

Законъ 8 марта 1889 года устанавливаетъ рядъ формальныхъ условій для введенія въ дѣйствіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но законъ этотъ самъ по себѣ не даетъ права думать, что тарифъ, опубликованный съ соблюденіемъ всѣхъ предписанныхъ этимъ закономъ условій, уже по тому самому всегда и безусловно долженъ считаться законнымъ и дѣйствительнымъ. По бесспорно признанному юридическому положенію одно утвержденіе тарифа надлежащею административною властью не исключаетъ права суда входить въ оцѣнку законности тарифа; административной власти не предоставлено отмѣнять дѣйствіе общихъ законовъ и Высочайше утвержденныхъ уставовъ подлежащихъ дорогъ ¹⁾.

въ тарифъ вралась очевидная („не оставляющая сомнѣнія“) опечатка, то она вообще не можетъ подлежать примѣненію—отд. рѣш. 30 мая и 14 дек. 1890 г. по дд. Росс. Обш. Тр. Кладей съ Моск.-Ряз. ж. д. №№ 1299 и 3649—90 г.: дорогою по ошибкѣ въ перечнѣ продленныхъ тарифовъ былъ показанъ тарифъ № 811). — Если же опечатка не такого свойства, то исправленіе ея можетъ вступить въ силу лишь въ срокъ, установленный для всякихъ тарифныхъ измѣненій (т. е., въ срокъ, указанный Министромъ Финансовъ, а за отсутствіемъ подобнаго указанія не ранѣе, чѣмъ черезъ три недѣли), а не со дня самой публікаціи объ исправленіи (какъ это ошибочно признано Сенатомъ въ отд. рѣш. 21 февраля 1892 г. по д. Шилова съ Моск.-Ряз. ж. д. № 112—91 г.). Противъ этого нельзя возразить ссылкой на §§ 14 и 15 тарифныхъ правилъ, въ силу которыхъ тарифы, печатаемые „не вполне соотвѣтственно“ распоряженію Министерства Финансовъ, признаются недѣйствительными, потому что изъ этого правила можно было бы вывести развѣ только то, что тарифъ съ опечаткою долженъ отъ начала до конца считаться недѣйствительнымъ; §§ 14 и 15 отнюдь сами по себѣ не даютъ права исчислять плату на основаніи такой нормы, которая хотя и была утверждена министерствомъ, но не была надлежащимъ образомъ опубликована. Въ нѣмецкой практикѣ вопросъ объ опечаткахъ рѣшается слѣдующимъ образомъ: 1) исправленіе опечатокъ не очевидныхъ равносильно измѣненію тарифа, если оно ведетъ за собою его повышеніе (Цирк. Прусс. Мин. Торговли 1879 г.) и 2) исправленіе опечатки въ интересахъ публики (т. е. пониженіе платы) можетъ, наоборотъ, имѣть обратную силу, потому что сама дорога при заключеніи договора перевозки можетъ имѣть въ виду только тотъ тарифъ, который она хотѣла ввести въ дѣйствіе; она, поэтому, не вправе ссылаться на благоприятную для нея опечатку; противъ иска дороги объ уплатѣ нелобора грузохозяинъ вправе предъявить встречное требованіе о возмѣщеніи убытковъ, причиненныхъ ему опечаткою (см. Eger, II, 396 и рѣш. Герм. Имп. Суда въ Eisenb. Entscheid, II, 236).

¹⁾ См. рѣш. 1889 г. № 107, 1891 г. № 78, а также ст. 28 закона 8 марта („если рѣшеніе совѣта вызываетъ измѣненіе дѣйствующихъ узаконеній или Высочайше утвержденныхъ предѣльныхъ нормъ провозныхъ платъ, то прежде представленія сего рѣшенія на Высочайшее утвержденіе“, оно сообщается

Въ отношеніи *уставовъ*, однако, сдѣлано изъятіе, а именно закономъ 13 декабря 1894 года объ измѣненіи редакціи стт. 495, 500 и 501 учрежд. М-въ (*Собр. Узак.* 1895 г. № 18) Совѣту по тарифнымъ дѣламъ разрѣшено утверждать тарифы, превышающіе *предѣльныя нормы провозныхъ платъ*, указанныя въ уставахъ частныхъ дорогъ¹⁾. Изъятіе это весьма важно, ибо въ предѣльныхъ нормахъ главнымъ образомъ, и заключается все содержаніе нашего тарифнаго законодательства, попавшаго въ уставы отдѣльныхъ дорогъ. Не входя въ критическій разборъ закона 13 декабря 1894 г. (возбуждающаго нѣкоторое недоумѣніе своею неопредѣленною редакціею, безуслов-

всѣмъ вѣдомствамъ и т. д.). См. также Прот. XXIX Общ. Съѣзда, стр. 127 (объясненіе г. С. Ю. *Витте*). См., однако, ниже о законѣ 1894 г. — Въ частности, относительно таксъ дополнительныхъ сборовъ Сенатомъ признано: 1) что Департаментъ жел. дор. дѣлъ и Тарифный Комитетъ неправъ устанавливать и разрѣшать таксы, превышающія высшія нормы дополнительныхъ сборовъ, разрѣшенныя во взиманію властью Совѣта по тарифнымъ дѣламъ, а равно — высшія нормы 1883 г., дѣйствовавшія до 1891 г. и установленныя по соглашенію Министровъ Пут. Сообщ. и Финансовъ (*отд. рѣш.* 18 ноября 1893 г. по д. Глаголевой съ Моск.-Кур. ж. д. № 6279—91 г.) и 2) что Министерство Финансовъ неправъ собственно властью устанавливать *новые* дополнительные сборы, не предусмотрѣнные въ законѣ 26 ноября 1892 г., какъ, напр., сборъ за первоначальное взвѣшивание (*отд. рѣш.* 5 марта 1893 г. по д. Протасова съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 6736—1891 г.); въ подтвержденіе этого положенія Сенатъ ссылается на стт. 27 и 28 закона 8 марта 1889 г.; въ позднѣйшихъ рѣшеніяхъ Сената это спорное положеніе болѣе, однако, не встрѣчается; въ рѣшеніяхъ же 1880 г. № 211, 1882 г. № 56, 1884 г. № 113 и 1885 г. № 95 Сенатъ, наоборотъ, признаетъ за перечнями дополнительныхъ сборовъ, содержащимися въ *уставахъ* отдѣльныхъ дорогъ лишь примѣрное значеніе. Въ подтвержденіе, впрочемъ, того, что для введенія новыхъ дополнительныхъ сборовъ дѣйствительно одно разрѣшеніе административной власти является недостаточнымъ, можно сослаться на рядъ законовъ о введеніи новыхъ дополнительныхъ сборовъ (*Собр. Узак.* 1884 г. № 78, 1888 г. № 58, 1889 г. № 89 и 91 и др.). — Французская судебная практика, исходя изъ ложнаго представленія о принципѣ раздѣленія властей, отвергаетъ (или, по крайней мѣрѣ, отвергала прежде), право суда на отказъ въ примѣненіи утвержденного тарифа, хотя-бы онъ и противорѣчилъ закону; она дошла даже до вывода, совершенно невозможнаго, будто суды не вправе *толковать* утвержденный тарифъ, какъ и всякое другое распоряженіе администраціи (*Sarrut*, 35—40; *Vigouroux*, 42; см., впрочемъ, *Féraud-Giraud*, I, 39; *Lyon-Caën*—501; *Lyon-Caën* вмѣстѣ со многими другими юристами того мнѣнія, что „l'homologation ministérielle ne peut rendre licite les clauses illégales contenues dans un tarif“; въ новѣйшее время и *Касс. Судъ* присоединился къ этому взгляду; см. *Féraud-Giraud*, I, 39).

¹⁾ Въ противоположномъ смыслѣ этотъ вопросъ разрѣшенъ въ Пруссіи, закономъ 1882 г., относящимся къ казеннымъ ж. д. По этому закону всякое повышеніе максимальныхъ ставокъ (за нѣкоторыми изъятіями) допускается лишь съ разрѣшенія законодательной власти (*Eger, Pr. Eis*, II, 294).

нымъ разрѣшеніемъ административной власти не стѣсняться предѣльными нормами, которыя хотя и устарѣли, но въ силу самаго факта утвержденія ихъ въ законодательномъ порядкѣ должны же имѣть какое нибудь значеніе), слѣдуетъ сказать лишь, что законъ этотъ: 1) не имѣетъ обратнаго дѣйствія, т.-е., относится лишь къ тѣмъ тарифамъ, которые утверждены послѣ опубликованія этого закона; 2) относится лишь къ уставамъ отдѣльныхъ дорогъ, а не вообще къ тарифному законодательству; 3) не относится къ уставамъ, утвержденнымъ въ законодательномъ порядкѣ *послѣ* изданія закона 13 декабря 1894 г., если въ этихъ уставахъ не повторено то же разрѣшеніе Министру Финансовъ, и 4) не относится ко всѣмъ тарифнымъ постановленіямъ уставовъ, а единственно лишь къ предѣльнымъ нормамъ провозныхъ платъ (а не дополнительныхъ сборовъ)¹⁾.

Второе изъятіе, устраняющее силу тарифныхъ постановленій, которыя содержатся въ уставахъ дорогъ, касается дорогъ, перешедшихъ въ казну. По разъясненію Прав. Сената (рѣш. Гр. Касс. Деп. 1896 г. № 111 по д. Горячева съ Моск.-Кур. ж. д.), содержащіяся въ уставахъ желѣзнодорожныхъ *обществъ* предѣльныя тарифныя нормы теряютъ свою силу съ переходомъ дороги отъ общества въ казну, такъ какъ эти нормы, составляя часть концессионнаго договора, входя въ число обязанностей, возложенныхъ на концессионера этимъ договоромъ, теряютъ свое значеніе съ того момента, какъ договоръ прекратилъ свое существованіе и правительство взяло эксплуатацію дороги въ собственныя руки. Это разъясненіе Прав. Сената, касающееся, очевидно, не однѣхъ только предѣльныхъ нормъ, но и вообще всѣхъ тарифныхъ правилъ, содержащихся въ уставахъ дорогъ, нынѣ казенныхъ, имѣетъ большое практическое значеніе, ибо, какъ извѣстно, около $\frac{2}{3}$ нашей желѣзнодорожной сѣти эксплуатируется нынѣ казною, причемъ громадное большинство казенныхъ дорогъ эксплуатировалось ранѣе частными обществами на основаніи особыхъ уставовъ²⁾.

¹⁾ Слѣдуетъ, впрочемъ, сказать, что о порядкѣ измѣненія предѣльныхъ нормъ въ большинствѣ нашихъ уставовъ или ничего не сказано, или сказано, что нормы могутъ быть превышены лишь „съ разрѣшенія Правительства“. О Высочайшемъ разрѣшеніи говорится лишь въ уставахъ ж. д. Донецкой (§ 12), Хар.-Ник. (§ 12), Новгородской (§ 23), Путилов. (§ 13), Моск.-Брест. (§ 8), Либ.-Ром. (§ 15), Моск.-Мячк. (§ 10), Юго-Зап. (§ 9) и Закавказ. (§ 13). По разъясненію Сената (рѣш. 1891 г. № 78 по д. Каптана), тамъ, гдѣ говорится въ уставахъ о разрѣшеніи „*правительства*“, необходимо для превышенія *предѣльныхъ нормъ* провозной платы, имѣется въ виду власть законодательная, а не административная.

²⁾ За границею вопросъ этотъ не вездѣ разрѣшается въ этомъ смыслѣ. Такъ, для прусскихъ казенныхъ ж. д. признается обязательнымъ законъ 1838

Въ виду изложеннаго содержащіяся въ уставахъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ (бывшихъ и нынѣ существующихъ) тарифныя правила имѣютъ нынѣ значеніе болѣе историческое, чѣмъ практическое.

Всякое значеніе потеряли правила о порядкѣ *утвержденія* тарифовъ и въ томъ числѣ такъ дополнителныхъ сборовъ ¹⁾. Наоборотъ, сохранившими силу должны считаться (съ вытекающими изъ предъидущаго оговорками) правила уставовъ о порядкѣ *публикаціи* вводимыхъ въ дѣйствіе повышенныхъ и другихъ тарифовъ ²⁾,

года, изданный для частныхъ ж. д. (Eger, Pr. Eis., II, 285).—Разъ потерявъ силу, уставъ у насъ, очевидно, теряетъ ее *безвозвратно*, такъ что при *обратномъ переходѣ* дороги отъ казны къ обществу сила бывшаго устава *не восстанавливается*.

¹⁾ Выборку изъ уставныхъ правилъ объ утвержденіи тарифовъ см. въ 1-мъ изданіи настоящей книги, стр. 190—192. Въ уставѣ Шуйско-Ивановской ж. д. (*Собр. Узак.* 1891 г. № 75) и правилахъ Сестрорѣцкой ж. д. (*Собр. Узак.* 1892 г. № 75), опубликованныхъ уже послѣ изданія закона 8 марта 1889 г. утвержденіе тарифовъ (вѣроятно, по ошибкѣ) предоставлено Мин-ру Путей Сообщенія.

²⁾ См. Прот. XXIX Общ. Сѣзда, стр. 120. По уставу Главн. Общ. (§ 12), воспроизводящему правило французскихъ *cahiers des charges*, *„тарифъ единожды пониженный, можетъ быть снова возвышенъ не прежде, какъ чрезъ три мѣсяца послѣ пониженія и по предварительной за мѣсяцъ публикаціи о такомъ возвышеніи тарифа“*. Правило это обязательно для всѣхъ дорогъ, въ уставахъ коихъ сдѣлана ссылка на *statutum* Главн. Общ.; см. ниже цитир. рѣш. Сената 1891 г. № 78. То же постановлено въ уступочныхъ договорахъ Варш.-Вѣнской и Варш.-Бромбергской (§ 15), Варш.-Тересп. и Лодзинской (§ 21), а также Оболенской ж. д. (П. С. З. 1881 г. № 391). Въ *отд. рѣш. Сената 11 ноября 1888 г. по д. Соколова съ Главн. Общ. № 2722—87* разъяснено, что это правило *„имѣетъ въ виду одинъ тотъ пониженный: тарифъ, который непосредственно предшестуетъ повышенію онаго, а не всѣ вмѣстѣ взятые пониженные тарифы, дѣйствовавшіе одновременно съ нѣкоторыми измѣненіями до вновь вводимаго повышеннаго тарифа“* (дѣло это возникло изъ того, что Главн. Общество 14 декабря 1882 г. опубликовало тарифъ, въ которомъ ставка для спорнаго груза была *сохранена* въ томъ же (пониженномъ противъ предѣльной нормы) размѣрѣ, въ какомъ она существовала въ прежнемъ изданіи тарифа 1877 года; не выжидая, засимъ, истечения 4-хъ-мѣсячнаго срока со дня опубликованія новаго изданія тарифа, т.-е., съ 14 дек. 1882 г., Общество повысило ставку на спорный грузъ; это-то именно Сенатъ и призналъ *неправильнымъ*).—Публикаціи о всякихъ вообще тарифныхъ измѣненіяхъ *за мѣсяцъ* впередъ обязательны также для Ивангородо-Домбр. и Владикавк. ж. д. (П. С. З. 1884 г. № 2623, 1881 г. № 307); для Тавибульской вѣтви Закавказ. ж. д. такая публикація обязательна только при повышеніи тарифа (П. С. З. 1883 г. № 1514).—За исключеніемъ уставовъ упомянутыхъ здѣсь дорогъ, всѣ прочіе не содержатъ въ себѣ какихъ либо правилъ о публикаціи тарифовъ, но въ рѣш. Гр. Касс. Д-та 1891 г. № 78 разъяснено, что „при ссылкахъ въ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ на предѣльныя тарифныя платы, установленныя для Главн. Общ. рос. ж. д., § 12 Устава ж. д. Общества, въ которомъ такія платы

хотя, повидимому, взглядъ этотъ не вполне раздѣляетъ Правит. Сенать ¹⁾.

Наиболѣе важными тарифными правилами уставовъ являются правила о *предѣльныхъ нормахъ* для установленія тарифовъ *провозной платы*, которые, однако, со времени опубликованія приведеннаго выше закона (13 декабря 1894 г.) потеряли обязательное значеніе. Главный перечень предѣльныхъ нормъ, послужившій образцомъ для большинства русскихъ дорогъ, содержится въ § 12 Устава Гл. Общества ²⁾.

указаны, долженъ быть принимаемъ къ тарифнымъ вопросамъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ *во всемъ своемъ объемѣ*, въ томъ самомъ, въ какомъ онъ даетъ указанія для составленія тарифовъ для Главнаго Общества, т. е., *со всеми указанными въ немъ правилами, какъ составленія тарифа, такъ и пониженія или повышенія его и т. п.*—Особыя правила о повышеніи тарифовъ находимъ также въ иностранныхъ законодательствахъ. Такъ, въ *Пруссіи* уже по закону 1838 г. (§§ 16 и 32) повышенію тарифа обязательно должна предшествовать публикація за 6 недѣль, а по закону 1882 г., повышение тарифовъ за нѣкоторыми изъятіями допускается только съ разрѣшенія законодательной власти (Ullman Das Eisenbahntarifwesen 1886 г. стр. 184; *Entwurf* 1874 г. § 18); по „регламенту“ (§ 7) публикація за 6 недѣль обязательна не только при повышеніи тарифа, но и вообще при введеніи болѣе стѣснительныхъ условій перевозки; во Франціи тарифъ, разъ повышенный, не можетъ быть повышенъ равнѣ, чѣмъ чрезъ годъ (Lyon-Saïn I, 499)—за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда пониженный тарифъ утвержденъ Министромъ только временно, т. е. впредь до отмены—*provisoirement* (мн. Sarrut u Féraud-Giraud I, 321).—Въ *Анліи* по закону 10 августа 1888 года о повышеніи тарифа должно быть опубликовано за 2 недѣли.

¹⁾ Такъ, въ рѣш. Гр. Касс. Д-та 1893 г. № 31 по д. Исерлиса Прав. Сенать призналъ законнымъ распоряженіе Совѣта по желѣзнодорож. дѣламъ о публикаціи повышенныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, введенныхъ въ дѣйствіе съ 1-го октября 1888 года, за 2 недѣли до введенія ихъ въ дѣйствіе, несмотря на то, что въ § 12 Уст. Гл. Общ. (§ 9 Уст. Общ. Юго-Зап. ж. д.) для такой предварительной публикаціи установленъ мѣсячный срокъ. Сенать ссылается на ст. 68¹ Общ. Уст. по прод. 1887 г. (см. объ этихъ тарифахъ *Журналы* Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1888 г. № 89).

²⁾ Этотъ § въ общемъ скопированъ съ *французскихъ cahiers des charges, которыми, такимъ образомъ, можно пользоваться отчасти при толкованіи нашихъ уставовъ*. Надо замѣтить еще, что перечень грузовъ, содержащійся въ § 12, крайне неполонъ; въ немъ упомянуты лишь: 41 грузъ 1-го класса, 18—2-го и 18—3-го. Количество это ничтожно въ сравненіи съ дѣйствующею номенклатурою грузовъ. Поэтому, въ отдѣльныхъ случаяхъ, когда приходится рѣшать вопросъ о томъ, не выходитъ ли тарифъ на тотъ или иной грузъ за предѣльную уставную норму, весьма часто необходимо прибѣгать къ аналогіи. То же происходитъ и во Франціи, гдѣ въ *cahiers des charges* перечислено 52 названія, а въ дѣйствующей номенклатурѣ ихъ 1463 (Гіацинтовъ. Основанія орган. тарифнаго дѣла, стр. 179—81). Подобное же явленіе находимъ въ англійскихъ концессионныхъ актахъ (Cohn. Die Englische Eisenbahnpolitik. 1883 стр. 50).—Вопросъ объ экономическомъ значеніи предѣльныхъ тарифныхъ нормъ разобранъ у С. Ю. Витте въ его книгѣ: Принципы желѣзнодорож. та-

Тарифныя правила § 12 (въ примѣненіи къ перевозкѣ грузовъ) заключаются въ слѣдующемъ. Всѣ грузы *малой* скорости, тутъ же перечисленные, распредѣлены на три разряда: за первый разрядъ высшая плата назначена въ $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда и версты, за второй— $\frac{1}{18}$ коп. и за третій— $\frac{1}{24}$ коп., приче́мъ за разстояніе свыше 200 верстѣ обязательно скидка въ 10 проц., за разстояніе свыше 500 верстѣ—15 проц. и за разстояніе свыше 1000 верстѣ—20 проц. ¹⁾. Особый максимумъ установленъ для скота, экипажей (6—8 коп. съ версты), багажа ($\frac{1}{20}$ коп. за 10 фунтовъ съ версты), для грузовъ, перевозимыхъ большою скоростію *по желанію отправителей* ($\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты, исключая экипажей, скота, свѣжей рыбы и дичи, за которыя полагается „удвоенная плата, тарифомъ установленная“) ²⁾. Плата, исчисленная на основаніи всѣхъ этихъ предѣльныхъ нормъ, должна взиматься по количеству пройденныхъ грузомъ верстѣ, но только съ тѣмъ, что за разстояніе менѣе шести верстѣ взимается, какъ за шесть верстѣ. На эти предѣльныя нормы сдѣланы ссылки въ уставахъ почти всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ за исключеніемъ уставовъ дорогъ Московско-Рязанской, Орловско-Витебской, Царскосельской, Рязанско-Козловской, Ряжско-Моршанской, Московско-Ярославской, Ярославско-Вологодской, Московско-Курской, Боровичской, Сестрорѣцкой, Обоянской, Путиловской, Закавказской и нѣк. др. ³⁾.

рифовъ, стр. 195—201. Въ этой книгѣ проводится тотъ взглядъ, что наши предѣльныя нормы отжили свой вѣкъ и въ настоящее время только препятствуютъ возрастанію доходности дорогъ; возрастаніе доходности можетъ быть достигнуто путемъ повышенія провозныхъ платъ на многіе грузы безъ всякаго ущерба для интересовъ торговли и промышленности. Взглядъ этотъ перешелъ въ настоящее время изъ области теоріи въ область нашей желѣзнодорожной практики и притомъ—задолго до того, какъ это было разрѣшено закономъ 13 декабря 1894 г. (новый образцовый тарифъ Николаевской ж. д. былъ утвержденъ, въ 1891 г.).

¹⁾ Эта скидка, но аутентическому разъясненію, содержащемуся въ законѣ 19 дек. 1886 г. (*Общ. Уст. по прод.*, ст. 69 примѣч.) признана обязательной только для грузовъ *первыхъ трехъ разрядовъ*. Разъясненіе это, однако, въ экономическомъ смыслѣ безусловно *несостоятельно*, потому что въ скидкѣ за разстояніе именно всего болѣе нуждаются *дешевые* грузы, оплачиваемые по дешевому тарифу. По французскимъ *cahiers des charges*, поэтому, какъ разъ наоборотъ, *скидка за разстояніе обязательна только за грузы, таксирουμε ниже 3-го класса* (Гіацинговъ, 180).

²⁾ По французскимъ *cahiers des charges*—для скота „*les prix seront doublés*“ (art. 42).

³⁾ Предѣльныя нормы *Московско-Ряз. ж. д.* (§ 13) въ общемъ совпадаютъ съ нормами Главн. Общ. Разница только: 1) въ отсутствіи перечня грузовъ въ самомъ уставѣ, вслѣдствіе чего установленіе классификаціи всецѣло предоставлено Министерству, 2) въ установленіи особой предѣльной платы за предметы т. н. „*тяжеловѣсные*“ (т.-е. всѣяшіе въ одной нераздѣльной массѣ

Особыя предѣльныя нормы установлены во многихъ уставахъ для минеральнаго топлива ¹⁾, соли ²⁾ хлѣба въ зернѣ ³⁾, удобритель-

свыше 150 пуд.; „нераздѣлюю“, по разъясненію франц. басс. практики, должна считаться масса, отправителемъ *не раздѣленная*; Sagut, 158) и „тормоздкіе“ („коихъ размѣръ въ кубическомъ содержаніи опредѣлить затруднительно, какъ, напр., мебель, вѣтки съ птицами, кустовыя растенія и т. п.“ или же всѣяціе менѣе 9 пудовъ въ кубич. аршинѣ), 3) въ отсутствіи постановленія объ обязательной скидкѣ за разстояніе и 4) въ отсутствіи особаго постановленія о свѣжей рыбѣ и дичи, перевозимыхъ большою скоростью. На предѣльныя нормы Моск.-Ряз. ж. д. сдѣлана ссылка въ уставахъ ж. д. Ряз.-Козл. (§ 38) и Ряз.-Морш. (§ 40). Въ дополнит. стг. къ уставу Моск.-Ряз. (Моск.-Каз.) ж. д.—Собр. Уз. 1891 г. № 72—установлена особая предѣльная плата для перевозокъ по вѣтвямъ, для Рязанско-Казанской линіи установлены предѣльныя нормы: $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{12}$ и $\frac{1}{16}$, для хлѣбныхъ грузовъ— $\frac{1}{24}$, для соли, руды и т. п.— $\frac{1}{36}$; относительно классификаціи грузовъ, а также—таксировки животныхъ и экипажей сдѣлана ссылка на § 12 Устава Главн. Общ. рос. ж. д.—Отличіе устава *Моск.-Яросл.* ж. д. (§ 15) отъ устава Глав. Общ. состоитъ въ отсутствіи правилъ о % скидкѣ и о грузахъ большой скорости и въ отсутствіи перечня грузовъ. Тарифныя правила Моск.-Яросл. ж. д. распространены были на Яросл.-Волог. ж. д. (§ 9 устава). Уставъ *Моск.-Кур.* ж. д. (§ 21) ограничивается тѣмъ постановленіемъ, что „тарифная плата должна быть однообразна какъ по всей главной линіи, такъ и по соединительной въ Москвѣ вѣтви и по прочимъ вѣтвямъ, отходящимъ отъ главной линіи Моск.-Кур. дороги; плата эта ни въ какомъ случаѣ не должна превышать платы, взимаемой на этой дорогѣ во время передачи оной обществу“. Новый уставъ *Орл.-Вит.* ж. д. (Собр. Узак. 1890 г. № 88) не содержитъ въ себѣ *никакихъ* правилъ о предѣльныхъ нормахъ, общая утвержденіе ихъ только въ будущемъ (§ 5). Въ уставѣ *Закавк.* ж. д. (§ 13) максимумъ тотъ же, что и для Главн. Общ., но только съ тою оговоркою, что Мин-ру предоставляется временно повысить максимумъ на 50%. О Сестрорѣзской ж. д. см. Собр. Узак. 1892 г. № 93.—Никакихъ предѣльныхъ нормъ не содержится также въ уставѣ *Царскосельской* ж. д. (§ 3) на томъ оригинальномъ основаніи, что „проѣздъ по шоссе остается по прежнему совершенно свободнымъ“.

¹⁾ По уставамъ ж. д. Моск.-Ряз., Моск.-Яросл., Лоз.-Севаст., Балт., Моск.-Брест., Митав., Ряз.-Вяз., Морш.-Сызр., Рыб.-Болог., Новотор., Рост.-Влад., Борович., Муром., Риг-Тук., Козл.-Вор-Рост., Урал., Оренб., Фаст., Привисл., Харьк.-Ник., Новгор., Путил., Либ.-Ром., Моск.-Мячк., Юго-Зап., Закавк., Владик. и Иван.-Домбр.— $\frac{1}{64}$ коп. съ пуда, по уставу Моск.-Кур. ж. д.— $\frac{1}{64}$, Донецкой— $\frac{1}{56}$, Сестрорѣзской—максимумъ Финляндскихъ ж. д. Козл.-Вор.-Рост. ж. д. по перевозкамъ со второго отдѣленія дороги разрешено брать $\frac{1}{40}$ за разстояніе менѣе 82 вер.; для Юго-Зап., Моск.-Брест., Закавк., Владик. и Иванг.-Домбров. ж. д. норма въ $\frac{1}{64}$ установлена лишь для перевозокъ на разстояніяхъ свыше 200 в.

²⁾ По уставу Моск.-Кур. ж. д.— $\frac{1}{64}$ коп., по уставамъ Лоз.-Сев., Балт., Митав., Ряз.-Вяз., Морш.-Сызр., Рыб.-Бол., Новотор., Борович., Муром., Риг-Тук., Козл.-Вор.-Рост., Урал., Оренб., Фаст., Привисл., Донец., Харьк.-Ник., Новгор., Путил., Либ.-Ром., Моск.-Мячк., Юго-Зап., Моск.-Брест., Закавк., Владик. и Ивангор.-Домбр.— $\frac{1}{48}$ коп.

³⁾ По уставу Моск.-Кур. ж. д.— $\frac{1}{64}$ коп.

ныхъ туковъ, нефти и желѣзной руды. Наконецъ, въ нѣкоторыхъ уставахъ предусмотрѣно утвержденіе въ будущемъ особыхъ предѣльныхъ нормъ для перевозки золота, серебра, драгоценностей, мелкихъ пачекъ менѣе 3 пуд. (Уст. Гл. Общ. § 12), скота ¹⁾ рельсовъ ²⁾.

Въ заключеніе считаемъ нелишнимъ указать здѣсь на нѣкоторые спорные вопросы, въ свое время возникшіе на почвѣ толкованія тарифныхъ правилъ, содержащихся въ уставахъ.

1) Вопросъ о классификаціяхъ. Въ практикѣ возникъ вопросъ о томъ, обязательны ли для желѣзныхъ дорогъ только максимальныя *ставки*, для нихъ утвержденныя, или же для нихъ обязательна также разъ утвержденная классификація въ томъ смыслѣ, что всякій переводъ груза изъ одного класса въ другой, если онъ влечетъ за собою повышеніе провозной платы за грузъ противъ той платы, которая причиталась за него согласно утвержденной классификаціи, долженъ считаться незаконнымъ. Въ виду неразрывной связи классификацій съ тарифными ставками вопросъ этотъ могъ быть рѣшенъ только въ томъ смыслѣ, что всякое отступленіе отъ утвержденной классификаціи, влекущее за собою повышеніе провозной платы, должно считаться незаконнымъ. Это разъяснено въ рѣш. Сената 1888 г. № 4 по д. Мурысова съ Моск.-Ряз. ж. д. и 1889 г. № 107 по д. Капустина съ Московско-Курской ж. д.

2) Вопросъ о скидкѣ за разстояніе. Разъясненіемъ, вошедшимъ въ принѣч. къ ст. 69 Общ. Уст. по прод., вопросъ (нѣкогда спорный) о томъ, для какихъ именно грузовъ обязательна скидка за разстояніе, предписанная въ уставѣ Главн. Общ., разрѣшенъ въ томъ смыслѣ, что скидка эта *обязательна* только для грузовъ первыхъ трехъ разрядовъ, изъ чего, впрочемъ, не слѣдуетъ, что дороги не вправе добровольно устанавливать скидки и для грузовъ, таксирuemыхъ ниже $\frac{1}{2}$ или выше $\frac{1}{12}$ (*отд. рѣш.* 19 ок. 1880 г. по д. Матюхина съ Моск. Кур. ж. д. № 7824—89 г).

3) Вопросъ объ исчисленіи платы по вѣтвямъ. Въ уставахъ содержится правило, что за разстояніе менѣе 6 верстъ плата должна исчисляться, какъ за 6 верстъ. Основываясь на этомъ правилѣ, дороги одно время брали за перевозку грузовъ по соединительнымъ между дорогами вѣтвямъ, протяженіе коихъ менѣе 6 верстъ, плату какъ за 6 верстъ, не взирая на то, что грузъ проходилъ не только по одной вѣтви, и, такимъ образомъ, *въ общемъ пробѣгалъ болѣе 6 верстъ*. Неправильность подобнаго толкованія разъяснена была въ 1881 г. Мин. Путей Сообщенія (Цирк. Техн.

¹⁾ Уставы Козл.-Вор.-Рост. (§ 12 доп.), Донец. (§ 15), Харьк.-Ник. (§ 16), Новгор. (§ 16), Путил. (§ 15), Либ.-Ром. (§ 18), Моск.-Мячк. (§ 13), Юго-Зап. (§ 16) и Варш.-Тересп. (§ 21).

²⁾ Уставы ж. д. Моск.-Брест. (§ 11), Морш.-Сызр. (§ 31), Козл.-Вор.-Рост. (§ 13 доп.), Либ.-Ром. (§ 19), Моск.-Мячк. (§ 13), Юго-Зап. (§ 13), Закавказ. § (17).

Исп. комит. № 6349—Указ. Мин. П. С. № 23), которое разъяснило, что по соединительнымъ вѣтвямъ въ прямомъ сообщеніи плата должна взиматься «по установленному для перевозки по главнымъ путямъ прямого сообщенія тарифу, включая въ расчетъ *дѣйствительное* протяженіе тѣхъ вѣтвей, хотя бы оно было менѣе 6 верстъ, исключая тѣхъ вѣтвей, коимъ дано право на взиманіе особой тарифной платы». Этотъ циркуляръ не болѣе какъ *разъясненіе* устава, какъ это указано въ рѣш. Сената 1885 г. № 127 по д. Арефьева. Точно такъ же и Сенатъ въ рѣш. 1885 г. № 71 по д. Росс. Общ. Тр. Кладей и 1889 г. № 5 по д. Кельбера разъяснилъ, что взиманіе платы не по дѣйствительному протяженію разрѣшается въ одномъ только случаѣ,—когда весь пробѣгъ груза отъ станціи отправленія до станціи назначенія менѣе 6 верстъ ¹⁾).

4) Вопросъ о тарифахъ большой скорости. Въ уставахъ дорогамъ дано право на взиманіе повышенной провозной платы (въ размѣрѣ $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда) за грузы, отправляемые большою скоростью *по желанію отправителя* (§ 12 Уст. Гл. Общ., § 13 Уст. Моск.-Ряз. ж. д.). Желаніе отправителя удостоверяется накладною. Понятіе о «большой скорости» разъяснено Сенатомъ въ рѣш. 1889 г. № 105 по д. Протасова въ томъ смыслѣ, что грузъ считается перевезеннымъ большою скоростью, когда онъ перевезенъ въ поѣздѣ пассажирскомъ, товаро-пассажирскомъ или же въ поѣздѣ другого наименованія ²⁾, если только этотъ поѣздъ по *скорости движенія* соответствуетъ нормальному росписанію для пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ ³⁾, утвержденному въ томъ порядкѣ, который указанъ въ стт. 15 и 16 Общ. Уст. и въ § 73 «правилъ движенія по паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія» (Собр. Узак. 1883 г. ст. 853). *Одно соблюденіе максимальныхъ сроковъ доставки*, установленныхъ для грузовъ большой скорости, само по себѣ, по мѣнью Сената, еще не даетъ права на примѣненіе тарифа большой скорости ⁴⁾.—*Противоположное* разъясненіе дано Совѣтомъ по жел. дор. дѣ-

¹⁾ Въ рѣш. 1883 г. № 108 и 1885 г. № 127 Сенатъ признаетъ за дорогами право на взиманіе сбора за подвозку или подачу вагоновъ по т. н. вспомогательнымъ путямъ, проложеннымъ только съ цѣлью подвозки грузовъ къ извѣстнымъ пунктамъ (или отъ нихъ) въ размѣрѣ, не зависящемъ отъ протяженія вѣтви.

²⁾ Хотя бы и товарномъ или воинскомъ (*отд. рѣш.* 5 марта 1893 г. по д. № 2990—92 г., 14 янв. 1894 г. по д. Кузнецова съ Моск.-Кур. ж. д. и др.).

³⁾ Т.-е., товарно-пассажирскихъ поѣздовъ *данной*, а не *другихъ* дорогъ (*отд. рѣш.* 13 февр. 1897 г. по д. Таланова съ Моск.-Кур. ж. д. № 2540).

⁴⁾ Рѣшеніе это мотивировано тѣмъ, что пассажирскій или вообще скорый поѣздъ гарантируетъ отправителю гораздо болѣшую *нормальную* скорость въ доставкѣ, чѣмъ та, которая устанавливается максимальными сроками доставки. Соблюденіе сроковъ большой скорости, однако, *всегда* (т.-е. независимо отъ того, въ какомъ поѣздѣ грузъ перевезенъ) устраняетъ рѣчь о *просрочкѣ* (*отд. рѣш.* 13 марта 1896 г. по д. Таланова съ Упр. Каз. ж. д. № 5600—95 г.).

ламъ (*Собр. Узак* 1895 г. № 88). Согласно этому разъясненію, грузами большой скорости именуются всякіе грузы, перевозимые съ соблюденіемъ сроковъ и условій, установленныхъ для этой скорости Совѣтомъ по ж. д. дѣламъ въ правилахъ о срокахъ доставки (см. мотивы въ Журн. Совѣта по ж. д. дѣламъ 1894 г., 151 и сл.). По правиламъ 14 апрѣля 1895 г., утвержденнымъ Совѣтомъ по *тарифнымъ* дѣламъ, также различаются: а) грузы, перевозимые въ *товарныхъ* поѣздахъ большой скорости и б) грузы, перевозимые въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ. Для первыхъ установлена ставка въ $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда; вторые же таксируются, какъ багажъ (*Сб. Тар.* № 636). По поводу разъясненія Совѣта по железнодорожнымъ дѣламъ нельзя не замѣтить, что въ «правилахъ о срокахъ доставки» никакихъ особыхъ *условій* для перевозки грузовъ большой скорости не установлено. Установленъ здѣсь только максимальный *срокъ* доставки. Если принять это во вниманіе, то разъясненіе Совѣта сведется къ тому, что для примѣненія тарифа большой скорости необходимымъ и достаточнымъ условіемъ является фактъ соблюденія дорогами максимальнаго *срока* доставки, установленнаго для грузовъ большой скорости. Неудовлетворительность этого разъясненія очевидна, ибо изъ этого разъясненія вытекаетъ, что *при несоблюденіи* установленныхъ сроковъ доставки, т.-е. въ *случаѣ опозданія* груза большой скорости, дорога будто бы уже лишена права на исчисленіе платы по тарифу большой скорости. Едва ли Совѣтъ имѣлъ что либо подобное въ виду, а между тѣмъ, если ставить вопросъ о тарифѣ въ зависимость не отъ способа перевозки, а отъ соблюденной скорости, то выводъ этотъ явится неизбежнымъ. Совѣту, очевидно, надлежало точнѣе указать, въ какихъ именно *поѣздахъ* должны перевозиться грузы большой скорости, какіе именно поѣзда, хотя бы товарные, должны считаться тѣми «товарными поѣздами большой скорости», для которыхъ Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ въ приведенныхъ выше правилахъ установилъ особый тарифъ. Между тѣмъ, какъ видно изъ мотивовъ (Журн. Совѣта по ж. д., 1894 г., стр. 161) это умышленно не было сдѣлано, въ виду того, что «спеціальныя ускоренныя товарные поѣзда на различныхъ дорогахъ носятъ разныя наименованія». Въ Цирк. Д-та ж. д. отъ 8 іюня 1895 г. за № 9512 дорогамъ вѣщено лишь въ обязанность перевозить грузы большой скорости «не иначе, какъ съ *ускоренными* товарными поѣздами». Кромѣ того, въ противорѣчій съ приведеннымъ выше опредѣленіемъ Совѣта по ж. д. дѣламъ находится постановленіе того же Совѣта, опубликованное въ *Собр. Узак.* 1896 г. № 109 объ *обязательной* отправкѣ *грузовъ*, слѣдующихъ по *накладнымъ*, съ *пассажирскими* поѣздами при соблюденіи нижеслѣдующихъ

Приведенное разъясненіе Сената не совсѣмъ согласуется съ тѣмъ, что: 1) въ ст. 14—42 Общ. Уст. нѣтъ ни слова о грузахъ большой скорости и 2) согласно ст. 8 Общ. Уст. пассажирское сообщеніе признано обязательнымъ не между всѣми станціями, а перевозки большой скорости между всѣми.

условія. Отправитель, желающій отправить грузъ по накладной съ пассажирскимъ поѣздомъ и «воспользоваться установленнымъ для даннаго груза пониженнымъ тарифомъ», предъявляетъ грузъ станціи не позже, какъ за 2 часа до отхода подлежащаго поѣзда. Въ принятіи такого груза станція выдаетъ общеустановленный дубликатъ съ обозначеніемъ на ономъ «грузъ сдать къ перевозкѣ съ пассажирскимъ (или товаропассажирскимъ) поѣздомъ № . . .»; ответственность за такой грузъ опредѣляется по ст. 107 Общ. Уст. Такимъ образомъ это постановленіе въ дополненіе къ равнѣ установленнымъ тремъ категоріямъ грузовъ: 1) грузовъ *малой* скорости, 2) грузовъ *большой* скорости и 3) грузовъ, перевозимыхъ подъ видомъ багажа, прибавляетъ *четвертую* категорію: категорію грузовъ, перевозимыхъ хотя и не подъ видомъ багажа, но тѣмъ не менѣе *обязательно*—въ пассажирскихъ поѣздахъ. Подъ «пониженными тарифами», о которыхъ упомянуто выше, разумѣются *багажные* тарифы, пониженные противъ общей багажной нормы для нѣкоторыхъ грузовъ.

5) Вопросъ о приѣненіи уставныхъ предѣльныхъ нормъ къ долямъ отдѣльныхъ дорогъ по тарифу прямаго сообщенія. Имѣя въ виду, что тарифомъ называется публикація о платѣ, подлежащей взысканію съ *грузокозьяина*, вслѣдствіе чего доли отдѣльныхъ дорогъ по тарифу прямаго сообщенія, не касаясь вовсе грузокозьяина, не могутъ и считаться составною частью тарифа и печатаются вовсе не для публики, а для облегченія взаимныхъ расчетовъ самихъ дорогъ. Сенатъ разъяснилъ, что хотя бы распредѣленіе платы по долямъ и было сдѣлано незаконно, это отнюдь не можетъ подрывать законности самаго тарифа, коимъ опредѣляется *общая* плата, подлежащая взысканію съ грузокозьяина (рѣш. 1889 г. № 49 по д. Фиттенгольца.—См. еще *Собр. Узак.* 1889 г. № 61 и 1891 г. № 129).

6) Вопросъ о «громоздкихъ» тарифахъ. Особая повышенная плата за предметы «громоздкіе», т.-е. за такіе предметы, объемъ которыхъ несоразмѣрно великъ въ сравненіи съ вѣсомъ, предусмтрѣна только въ Уставѣ Моск.-Ряз. ¹⁾ ж. д. и осталась непредусмтрѣнною въ Уставѣ Главн. Общ. Этотъ пробѣлъ въ законѣ дороги, подчиненныя предѣльнымъ нормамъ Устава Главн. Общ., пытались восполнять въ своихъ тарифахъ, устанавливая, что за предметы громоздкіе плата взимается въ двойномъ размѣрѣ, т.-е., за нихъ берется вдвое болѣе, чѣмъ сколько за нихъ слѣдовало бы по дѣйствующему нормальному тарифу на подобные же, но не «громоздкіе» предметы. Сенатъ разъяснилъ, что «громоздкость» не даетъ законнаго основанія къ превышенію законнаго *maximum'a* — рѣш.

¹⁾ Въ этомъ уставѣ утвержденіе классификаціи и тарифа предоставлено Мин. Путей Сообщенія. Вслѣдствіе этого, Сенатъ разъяснилъ, что и «ближайшее установленіе» *платы* за громоздкіе предметы, равно какъ и «*внѣшнихъ признаковъ*» понятія громоздкихъ предметовъ предоставлено власти Министра (отд. рѣш. 7 янв. 1888 г. по д. Павлыгина съ Главн. Общ. № 1751—87 г.).

1885 г. № 71 по д. Росс. Общ., отд. рѣш. 4 окт. 1889 г. по д. Протасова и Бѣликова съ Моск.-Ряз. ж. д. ¹⁾ и др.

7) Вопросъ о тарифахъ на «опасныя вещества». Дороги нерѣдко взимаютъ за эти вещества свыше $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда, но, при всей справедливости подобной повышенной платы за грузы, которые при перевозкѣ хотя бы и въ незначительномъ количествѣ часто нуждаются въ особомъ вагонѣ и въ особыхъ предосторожностяхъ (Прот. XXIV Общ. Сѣзда ст. 35), она являлась незаконною, такъ какъ въ Уставѣ Главн. Общ. никакого исключенія для опасныхъ веществъ не было сдѣлано ²⁾. Циркул. Д-та жел. дор. 1885 г. за № 8227 (Указ. Мин. Пут. Сообщ. № 41) разъяснено было, впрочемъ, что за перевозку въ товарныхъ поѣздахъ пороха, боевыхъ припасовъ и другихъ опасныхъ и взрывчатыхъ веществъ, не болѣе опасныхъ, чѣмъ порохъ, къъ бы эти предметы отправляемы ни были, надлежитъ взимать плату не болѣе той, которая опредѣляется уставами подлежащихъ дорогъ ³⁾.

¹⁾ Этими послѣднимъ рѣшеніемъ, между прочимъ, разъяснено, что „громоздкіе“ тарифы, превышающіе уставный maximum, не могутъ быть санкціонированы властью Министра Пут. Сообщ. Они, такимъ образомъ, до изданія закона 13 декабря 1894 года не могли быть санкціонированы и властью Мин. Финансовъ. Сами дороги, признавая отсутствіе „уставнаго основанія“ для „громоздкихъ тарифовъ“, въ свое время рѣшили ходатайствовать о санкціонированіи ихъ въ законодательномъ порядкѣ (Прот. XXI Сѣзда, стр. 4). Пробѣль въ Уставѣ Главн. Общ. тѣмъ болѣе необъяснимъ, что на французскихъ дорогахъ т.-н. tarifs pour objets encombrants давно извѣстны; для „objets encombrants“ допущено увеличеніе платы (majoration) на 50% (франц. васс. судомъ разъяснено, что, если грузъ состоитъ изъ предметовъ de même nature et de même serie, то, хотя бы изъ нихъ громоздкими были только нѣкоторые, majoration принимается къ платѣ, причитающейся за весь грузъ—Dalloz 1885, I, 38; но, если вся отправка по своему общему вѣсу и объему не подходитъ подъ условія громоздкаго тарифа, то онъ и не подлежитъ примѣненію—Fégaud-Giraud I, 357).—Для примѣненія громоздкихъ тарифовъ по cahiers de charges требуется, чтобы грузъ не былъ поименованъ въ общей (максимальной) классификаціи; см. напр., вопросъ о meubles meublants у Sarrut 163—4.

²⁾ Французскій cahier des charges (art. 47), наоборотъ, допускаетъ изыятіе изъ общаго тарифа для matières inflammables et explosives; для этихъ предметовъ, какъ и для громоздкихъ, ежегодно утверждается особый тарифъ (Fégaud-Giraud, I, 355) въ размѣрѣ не свыше, чѣмъ на 50% болѣе противъ maximum'a cahier des charges.

³⁾ Въ 1889 году Д-тъ жел. дор. высказался въ томъ же смыслѣ по поводу новаго проекта XXVI Общ. Сѣзда; по мнѣнію Д-та, повышенная плата за опасныя вещества допускается только уставомъ Моск.-Ряз. ж. д.; Журналы Совѣта по жд. дѣл. 1889 г. стр. 240.—Въ правилахъ о перевозкѣ опасныхъ веществъ, опубликованныхъ въ Собр. Узак. 1890 г. № 28, о платѣ ничего не сказано и не могло быть сказано, потому что правила эти утверждены Мин. Пут. Сообщенія.—Надобно замѣтить, что, если въ силу ст. 2 Общ. Уст. дорога вправе *отказаться* въ приемѣ нѣкоторыхъ опасныхъ веществъ въ перевозкѣ, то это еще само по себѣ не даетъ права на взиманіе платы въ

8) Вопросъ о тарифахъ на скотъ. Въ *отд. рѣш. Сената 19 окт. 1889 г. по д. Рѣзняки съ Полтскими ж. д.* № 1162—89 г., 7 янв. 1893 г. по д. Клевера съ Главн. Общ. росс. ж. д. № 1214—92 г. и др. разъяснено было, что законъ 11 мая 1882 (Собр. Уз. 1882 г. ст. 374) «объ обязательномъ провозѣ гуртоваго крупнаго рогатаго скота по желѣзнымъ дорогамъ» и распоряженіе Министра Внутр. Дѣлъ (отъ 1 янв. 1885 г.) о воспрещеніи прогона скота по грунтовымъ дорогамъ, не опредѣляя вовсе тарифной платы, не могутъ служить для разрѣшенія вопроса о законности тарифовъ на перевозку скота.

9) Вопросъ о страховомъ сборѣ; объ этомъ см. рѣш. 1882 г. № 56 по д. «Дружны».

10) Вопросы, касающіеся отдѣльныхъ дорогъ:

А) Грязе-Царицинской ж. д. Въ *отд. рѣш.* 12 ноября 1892 г. по д. Вукарева съ Грязе-Цариц. ж. д. № 586—92 г., разъяснено, что распоряженіе Мин-а Путей Сообщ. отъ 30 окт. 1877 г. о примѣненіи на этой дорогѣ *однообразнаго* тарифа на перевозку скота вмѣсто введеннаго дорогою дифференціального тарифа не противорѣчитъ §§ 22 и 26 условій соединенія Волго-Довской и Грязе-Цариц. ж. д.

Б) Московско-Курской ж. д.: а) По вопросу о платѣ, подлежащей взиманію за *Курскую городскую вѣтвь* въ силу закона, опублик. въ Собр. Уз. 1875 года № 53, Сенатъ въ рѣш. 1889 г. № 42 разъяснилъ, что особая тарифная плата въ силу этого закона взымается не только съ тѣхъ грузовъ, которые пробѣгаютъ исключительно только по этой вѣтви, но и съ тѣхъ, которые, кромѣ того, проходятъ и по главному пути Московско-Курской ж. д. Въ *отд. рѣш.* 16 нояб. 1890 г. по д. *Родитейна съ Моск.-Кур.* ж. д. № 5194—90 г. Сенатъ призналъ, что всѣ грузы, причисленные при казенномъ завѣдываніи дорогою къ одному изъ четырехъ разрядовъ, должны таксироваться за Курскую вѣтвь въ 1—1½ коп. съ пуда, хотя бы на главномъ пути Моск.-Кур. впоследствии и заведенъ былъ пониженный повагонный тарифъ (см. также *отд. рѣш.* 14 дек. 1890 г. по д. тѣхъ же № 6282 и др.).

б) Въ рѣш. 1889 г. № 106 по д. Павлова Сенатъ утвердилъ рѣшеніе Мирового Съѣзда, которымъ по буквальному смыслу тарифа 1866 года было признано, что *доски*, не исключая ясеневыхъ и дубовыхъ, должны быть отнесены къ IV разряду, хотя въ томъ же тарифѣ *дерево* дубовое и ясеневое отнесено къ III разряду. При этомъ случаѣ Сенатъ разъяснилъ, что тарифъ какъ и законъ, прежде всего долженъ быть толкуемъ по буквальному смыслу (см. ниже, § 38).

в) Въ рѣш. 1885 г. № 119 по д. Росс. Общ. Сенатомъ признано, что,

произвольномъ размѣрѣ. Если же опасный грузъ къ перевозкѣ *не дозволенъ* (ст. 91 Общ. Уст.), то о взиманіи особой платы не можетъ быть рѣчи.

основываясь на § 21 Уст. Моск.-Кур. ж. д., слѣдуетъ исчислять не только провозную плату, но и дополнительные сборы по тарифу 1866 г., дѣйствовавшему въ то время, когда этою дорогою завѣдывала казна.

В) Рязанско-Козловской ж. д.: Въ *отд. рѣш. 1 дек. 1886 г. по д. Челмокова съ Главн Общ. № 5490—88 г.* Сенатъ призналъ слѣдующее: «постановляя, что наибольшій тарифъ на Ряз.-Козл. ж. д. не долженъ быть выше принятаго въ уставѣ Моск.-Ряз. ж. д., въ коемъ не содержится подробной классификаціи грузовъ, § 38 уст. Ряз. Козл. ж. д. тѣмъ самымъ имѣть въ виду тарифъ, подлежащій утвержденію Мин. Пут. Сооб., за силою § 13 Уст. Моск.-Ряз. ж. д., а потому тарифъ 12 ноября 1866 года, утвержденный для Москов.-Ряз. ж. д. долженъ считаться максимальнымъ тарифомъ Ряз.-Козл. ж. д. (нарушеніе этого послѣдняго тарифа было допущено при перевозкѣ мяса).

Г) Юго-Западныхъ ж. д.: Въ нѣсколькихъ рѣшеніяхъ Сената по вопросу о платѣ за грузы, перевозимые по Одесскимъ городскимъ вѣтвямъ, находимъ нижеслѣдующія разъясненія: а) законъ 20 декабря 1885 г. ¹⁾ объ этихъ вѣтвяхъ (Собр. Уз. 1886 г. № 4) представляетъ собою не болѣе, какъ разъясненіе § 9 уст. Юго-Зап. ж. д., которое, поэтому, имѣетъ обратное дѣйствіе (*отд. рѣш. 20 ноября 1887 г. по д. Кипниса съ Юго-Зап. ж. д. № 5102—86 г.; отд. рѣш. по д. Фишеровича № 1895—86; отд. рѣш. 30 сент. 1887 г. по дд. Ръзника, Меламеда и мн. др. №№ 137, 2115 и др. 87 г.*); б) этотъ законъ относится и къ перевозкѣ соли, хотя о ней и говорится не въ § 9, а въ §§ 11, 12 и 17 Устава (см. цитир. рѣш. Сената); в) тарифъ, утвержденный Одесскою думою, долженъ прикидываться и къ такимъ грузамъ, которые проходятъ не по одной только вѣтви (*отд. рѣш. 30 сент. 1887 г. по д. Меламеда съ Юго-Зап. ж. д. № 337—87 г.*); г) по смыслу того же тарифа плата за хлѣбъ по городскимъ вѣтвямъ можетъ быть взимаема изъ расчета четвертой (т. е., по объему), считая въ четверти 10 пудовъ, независимо отъ дѣйствительнаго вѣса (*отд. рѣш. по д. № 3885—88 г., а также неопублик. рѣш. Д-та 18 мая 1888 г. по д. Солари съ Юго-Зап. ж. д.*); въ болѣе раннемъ рѣшеніи Сенатъ пришелъ къ другому выводу, а именно призналъ, что по смыслу тарифа плата по четвертямъ подлагается только при перевозкѣ въ сыпную и при исчисленіи нагрузочнаго сбора (*отд. рѣш. 30 сент. 1887 г. по д. «Лези и Гермеръ» съ Юго-Зап. ж. д. № 340—87 г.*), причемъ, однако, нагрузочный сборъ подлежитъ исчисленію по таксѣ, установленной «спискомъ высшихъ норій» 1883 года—см. ниже §§ 36 и 41 (*отд. рѣш. 30 сент. 1887 г. по дд. Меламеда и др. съ Юго-Зап. ж. д. № 336 и слѣд.*); д) въ *отд. рѣш. 2 ноября 1888 г. по д. Меркля съ Юго-Зап.*

¹⁾ Этимъ закономъ постановлено, что плата за вѣтви не должна превышать размѣра, опредѣленнаго въ приговорѣ Одесской Гор. думы отъ 29 сент. 1882 года.

ж. д. № 3776—88 г. Сенатъ разъясняетъ, что по смыслу § 9 Уст. Юго-Зап. ж. д. «высшій предѣлъ тарифной платы, установленный для Главн. Общ. Росс. ж. д., сохраняетъ до настоящаго времени обязательную свою силу» и можетъ быть измѣненъ лишь Комитетомъ Министровъ съ Высочайшаго утвержденія. На этомъ основаніи Сенатъ пришелъ къ выводу, что Юго-Западныя дороги не вправѣ были въ нарушение § 12 Уст. Гл. Общ. взыскивать за *перья* свыше $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда.

Д) Харьковско-Николаевской ж. д.: Этой дороги касается *отд. рпш. Сената 24 мая 1889 г. по д. Кременчугскаго Комм. Банка № 1787—89 г.* Вопросъ шель о платѣ за перевозку по вѣтвямъ въ г. Николаевѣ. Сенатъ разъясняетъ, что «§ 4 разрѣшенныхъ Мин. Пут. Сообщ. 24 февраля 1882 г. и Высоч. утв. 26 февраля 1888 г. правилъ¹⁾, по которому за доставленіе грузовъ на вѣтви *добавляется* къ дѣйствующему на станціи Николаевѣ тарифу плата въ два руб. съ вагона, — по буквальному его смыслу и занимаемому имъ мѣсту въ тѣхъ правилахъ, а именно, въ первой главѣ: о приѣмѣ, доставкѣ и сдачѣ въ г. Николаевѣ грузовъ, прибывающихъ со станціи Харьк.-Никол. ж. д. и другихъ дорогъ, въ связи съ запискою Мин. Путей Сообщ., по содержанію коей и состоялось вышеуказанное Высоч. утвержденіе тѣхъ правилъ,—не оставляетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что право желѣзной дороги на взысканіе означенной дополнительной провозной платы, не ограничиваясь никакими условіями, простирается на грузы, направляемые не по однѣмъ Мельничной и Заводской вѣтвямъ, а поступающіе на оныя съ другихъ желѣзнодорожныхъ станціи,—въ отличіе отъ случая, предусмотрѣннаго въ § 17 разбираемыхъ правилъ, помѣщенныхъ во II главѣ о перевозкѣ грузовъ съ *товарной станціи* и изъ городскихъ магазиновъ въ Портъ и въ городскіе магазины, когда плата съ вагона въ два руб. со ст. Николаевъ въ магазины означенныхъ двухъ вѣтвей поставлена въ зависимость отъ составленныхъ на сей предметъ контрактовъ правленія дороги съ товаротправителями».

§ 35. Условія дѣйствительности тарифовъ по ст. 71 Общ. Уст. рос. ж. д. (о рефакціяхъ и рефакціонныхъ тарифахъ).—Соглашенные тарифы.

Ст. 71 Общ. Устава рос. ж. д. гласитъ слѣдующее: „*желѣзныя дороги не имѣютъ права дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ, подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ известнаго количества груза въ опредѣленный срокъ (рефакціи), равно какъ предоставлять тѣмъ или другимъ грузоотправителямъ какія-либо исключительныя преимущества по перевозкѣ, не*

¹⁾ Собр. Уз. 1888 г. №№ 16 и 35.

зависимо от тарифной платы. Всякія по сему предмету частныя соглашенія воспрещаются и признаются недействительными" ¹⁾.

На первый взглядъ можетъ показаться, что этотъ законъ, воспроизводящій начало, принятое почти всѣми европейскими законодательствами по желѣзнодорожному праву ²⁾, воспрещаетъ только такія тарифныя льготы въ пользу отдѣльныхъ отправителей, которыя облечены въ форму особыхъ соглашеній. На самомъ дѣлѣ, однако, ст. 71 имѣетъ въ виду не только рефакціи въ тѣсномъ смыслѣ ³⁾, но и т. н. *рефакціонные тарифы*, т.-е., такія публикаціи, которыя, неся внѣшніе признаки обыкновеннаго для всѣхъ равнаго и доступнаго тарифа, на самомъ дѣлѣ *клянутся къ устанавленію исключительныхъ преимуществъ въ пользу отдѣльныхъ лицъ*. Это видно, между прочимъ, изъ мотивовъ Госуд. Совѣта къ ст. 71. Статья эта въ Проектѣ Комиссіи изложена была слѣдующимъ образомъ: „желѣзныя дороги

¹⁾ Рефакція и рефакціонные тарифы не болѣе, какъ одна изъ разновидностей болѣе *общаго* явленія, воспрещеннаго въ ст. 71. Законъ воспрещаетъ всякія „исключительныя преимущества по перевозкѣ“; сюда подходятъ, между прочимъ, и весьма важныя на практикѣ преимущества въ полученіи *очереди*, если они не вызываются условіями эксплуатаціи дорогъ. См. выше, § 15. Воспрещеніе „исключительныхъ преимуществъ“ представляетъ собою одно изъ основныхъ началъ транспортнаго желѣзнодорожнаго права, изложенныхъ ниже въ главѣ VIII.

²⁾ *Прусскій законъ 1838 г., § 31; французскій cahier des charges, art. 48* (дополн. въ администр. порядкѣ въ 1857 г.); *англійскій законъ 1845 г. (Railways Clauses Consolidation Act, sect. 90)* и т. д. Въ Австро-Венгрии рефакціи разрѣшаются, но лишь подъ условіемъ публикаціи и примѣненія ко всѣмъ отправителямъ, исполнившимъ опубликованныя условія (Eger, II, 394). Бернская Конвенція ст. 11—воспрещаетъ всякое частное соглашеніе, „которое имѣло бы послѣдствіемъ предоставленіе одному или нѣсколькимъ отправителямъ уменьшенія провозной платы противъ тарифовъ“.

³⁾ Правило ст. 71 въ отношеніи собственно къ рефакціямъ вновь подтверждено и дополнено въ утвержденныхъ Мин. Финансовъ „правилахъ относительно общихъ способовъ устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ“ (Собр. Уз. 1890 г. № 27 и др., въ которыхъ, между прочимъ, постановлено, что желѣзнымъ дорогамъ воспрещается колебать дѣйствіе тарифовъ, примѣняемыхъ въ различныхъ направленіяхъ, посредствомъ уплаты другимъ перевозочнымъ предпріятіямъ, частнымъ обществамъ или лицамъ не включенныхъ въ тарифы вознагражденій по привлеченію грузовъ на одни направленія въ ущербъ другимъ“. „Рефакціи“, однако, и по настоящее время далеко не вышли у насъ изъ употребленія. Онѣ возродились (особенно, на частныхъ дорогахъ) въ видѣ, напр., вознагражденія коммерческимъ агентамъ; „агентами“ часто *ad hoc* назначаются представители крупныхъ фирмъ, отъ которыхъ дороги имѣютъ много грузовъ и т. п. На прусскихъ дорогахъ (см. Eger, Pr. Eis., II, 317—8) эти формы рефакцій (а также, напр., выдача бесплатныхъ билетовъ) также воспрещены Министерствомъ. — Во Франціи признаны законными уступки, дѣлаемыя городскимъ станціямъ (Sarrut, § 6).

вправѣ дѣлать грузоотправителямъ уступки въ тарифѣ и предоставлять имъ какія-либо удобства въ перевозкѣ независимо отъ тарифной платы *лишь при одновременномъ опубликованіи во всеобщее свѣдѣніе о сдѣланной уступкѣ или облегченіи, съ предоставленіемъ тѣхъ же удобствъ всѣмъ прочимъ грузоотправителямъ, которые примутъ тѣ же самыя условія*“¹⁾. Редакція эта была отвергнута Госуд. Совѣтомъ по тому соображенію, что при такой редакціи законъ о тарифныхъ льготахъ могъ бы быть обойденъ путемъ облеченія льготы въ форму опубликованнаго тарифа. „Стѣитъ лишь желѣзной дорогѣ по соглашенію съ извѣстнымъ грузоотправителемъ установить и опубликовать такія условія перевозки, которыя по самому свойству своему могутъ быть приняты только имъ однимъ или нѣсколькими крупными грузо-хозяевами, чтобы фактически установить монополію сихъ лицъ въ ущербъ всѣмъ прочимъ отправителямъ однородныхъ грузовъ“ (*Общій Уст.* съ сужд., стр. 50). Изъ этихъ соображеній, на коихъ основана ст. 71 *Общ. Уст.*, можетъ быть сдѣланъ тотъ выводъ, что въ силу этой статьи долженъ считаться незаконнымъ „рефакціонный“ тарифъ, т.-е. тарифъ, который создаетъ неравенство между отправителями, клонящееся къ установленію монополіи и не оправдываемое общественнымъ интересомъ²⁾. Задача государственной власти, призванной охранять интересы населенія въ тарифномъ дѣлѣ, главнымъ образомъ, и заключается въ послѣдовательномъ проведеніи этого важнѣйшаго изъ тарифныхъ принциповъ. Вопросъ о томъ, что слѣдуетъ считать незаконнымъ, льготнымъ тарифомъ, является однимъ изъ крупныхъ юридическихъ вопросовъ современной жизни, ждущихъ своего окончательнаго разрѣшенія.

Но могутъ спросить, какое же собственно практическое значеніе у насъ можетъ имѣть въ настоящее время понятіе о рефакціонномъ тарифѣ? Вѣдь тарифное дѣло у насъ отдано всецѣло въ руки Министерства Финансовъ; оно творитъ безапелляціонный судъ и праву надъ желѣзными дорогами въ тарифномъ дѣлѣ; отъ него зависитъ оцѣнка тарифа съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ, и уже, конечно, тотъ тарифъ, который введенъ въ дѣйствіе съ одобренія Министерства, никакъ не можетъ быть признанъ недѣйствительнымъ и незаконнымъ въ качествѣ рефакціоннаго тарифа. Мало того, мы

¹⁾ Ст. 194 Проекта. Ср. ст. 11 Бернской Конвенціи („разрѣшаются такія тарифныя пониженія, которыя надлежащимъ порядкомъ опубликованы и при одинаковыхъ условіяхъ доступны всѣмъ въ равной степени („*également accessibles à tous aux mêmes conditions*“).

²⁾ „Одиѣ и тѣ же объявленныя цѣны должны примѣняться для всѣхъ безъ исключенія, при одинаковыхъ условіяхъ, фактически доступныхъ для большинства отправителей“ (Витте. Принципы желѣзнодорож. тарифовъ, стр. 188).

имѣемъ даже спеціальный законъ, въ которомъ сказано, что впредь до изданія въ законодательномъ порядкѣ правилъ о тарифныхъ льготахъ возникающіе по сему предмету вопросы разрѣшаются *по установленному порядку* въ образованныхъ закономъ 8 марта 1889 года тарифныхъ учрежденіяхъ (*Собр. Узак.* 1890 г. № 85¹⁾). Все это въ самомъ дѣлѣ даетъ основаніе думать, что въ настоящее время, когда тарифы выпускаются въ обращеніе только съ одобренія правительства или, по крайней мѣрѣ, безъ протеста съ его стороны, о рефакціонныхъ тарифахъ въ юридическомъ смыслѣ вообще не можетъ быть рѣчи²⁾. Едва ли, однако, это мнѣніе вполнѣ правильно. Нельзя не считаться съ тѣмъ, что вся вообще дѣятельность тарифныхъ учреждений Мин. Финансовъ поставлена подъ контроль Правит. Сената, что „на рѣшенія по тарифнымъ дѣламъ, несогласныя съ дѣйствующими постановленіями“, Сенату могутъ быть подаваемы жалобы (ст. 5 закона 8 марта 1889 г.); жалобы эти могутъ исходить не только отъ желѣзныхъ дорогъ, но и отъ частныхъ лицъ, права коихъ, огражденных ст. 71 Общ. Устава рос. ж. д., были бы нарушены Мин. Финансовъ. Обсуждая вопросъ о правильности распоряженія М-ва Финансовъ, Прав. Сенатъ не лишень права входить въ разсмотрѣніе тѣхъ экономическихъ соображеній, которыя послужили основаніемъ къ изданію тарифа, съ внѣшней стороны находящагося въ противорѣчій со ст. 71 Общ. Уст. р. ж. д.

Надо, однако, сказать, что случаи, когда „рефакціонный тарифъ“, такъ сказать, самъ себя выдаетъ, когда онъ, такъ сказать, „вдается въ личности“, предоставляя извѣстныя преимущества, не оправдываемыя общественнымъ интересомъ, только опредѣленнымъ грузоотправителямъ, на практикѣ встрѣчаются не часто и большаго экономического значенія имѣть не могутъ. Гораздо важнѣе тѣ тарифы, которыя, не заключая въ себѣ подобныхъ чисто индивидуальныхъ признаковъ, тѣмъ не менѣе, должны считаться рефакціонными, потому что создаютъ незаконное неравенство между отправителями. Вопросъ о томъ, какое тарифное неравенство должно считаться незаконнымъ, какъ не

¹⁾ Циркул. Мин. Фин. разъяснено, что льготные тарифы, введенные дорогами до изданія этого закона, должны быть представлены въ Мин-во до 1 янв. 1891 г. (Вѣст. Фин. 1890 г. № 30. Сб. Тар. №№ 137 и 180).

²⁾ Таковъ, между прочимъ, мнѣніе С. Ю. Витте, который находитъ, что „самое понятіе рефакціи возможно лишь въ примѣненіи къ такимъ мѣрамъ, которыя не восходятъ на утвержденіе правительства“ (*Журналы Совѣта по ж.-д. дѣламъ*, 1890 г., стр. 64). См. также прежнюю практику Мин. Пут. Сообщенія, которое, воспретивъ всякія рефакціи въ 1879 году (Указ. Мин. П. С. 1879 г., стр. 801), вслѣдъ за тѣмъ, снова разрѣшило ихъ въ 1884 году, но подъ условіемъ представленія каждой льготы на утвержденіе Мин-ва (Указ. 1884 г., стр. 758).

вызываемое дѣйствительнымъ общественнымъ интересомъ, есть, конечно, вопросъ крайне сложный и требующій близкаго знакомства съ экономическими и техническими условіями эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, но изъ этого еще не слѣдуетъ, что по закону на вопросъ этотъ не распространяется компетенція Прав. Сената ¹⁾.

Само собою разумѣется, что условія эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ оправдываютъ цѣлый рядъ неравенствъ, которыя не подходятъ подъ понятіе рефакціи или рефакціоннаго тарифа. Подъ это понятіе отнюдь не подходитъ, напр., различіе въ провозной платѣ для *различнаго рода грузовъ*. Хотя это различіе въ значительной мѣрѣ и устранено, напр., на нѣмецкихъ дорогахъ, гдѣ, по введеніи тарифной реформы, провозная плата не зависитъ болѣе (за нѣкоторыми исключеніями) отъ качества груза, а единственно только отъ его *количества* ²⁾, но во всѣхъ другихъ странахъ классификація грузовъ по ихъ качеству пред-

¹⁾ Другое дѣло вопросъ о *компетентности* Сената въ подобныхъ вопросахъ. Вполнѣ соглашась съ тѣмъ, что компетентность эта крайне сомнительна, надо только пожелать, чтобы юридическая инстанція, наблюдающая за законностью тарифныхъ распоряженій Мин-ва Финансовъ, была обставлена условіями, гарантирующими правильную „экспертизу“ по этимъ вопросамъ, съ помощью которой только и можетъ быть разрѣшенъ вопросъ о законности тарифа.—Тарифные вопросы, впрочемъ, не единственные, въ которыхъ Первому Департаменту Прав. Сената, при разрѣшеніи жалобъ на незаконныя дѣйствія администраціи, приходится сталкиваться со ссылками на общественный интересъ. Вспомнимъ хотя бы, напр., дѣла по жалобамъ, вытекающимъ изъ примѣненія „положенія объ усиленной охранѣ“. Что же касается до вопросовъ экономического характера, то надо сказать, что весьма нерѣдко и обыкновенному суду, гражданскому или уголовному, приходится сталкиваться съ подобными вопросами. Для примѣра можно указать хотя бы на споры о флетивной передачѣ имущества во избѣжаніе платежа долговъ. Разрѣшая вопросы о законности передачи, суду въ этихъ дѣлахъ поневолѣ приходится входить въ оцѣнку того, насколько данная сдѣлка вызывается разумными экономическими интересами контрагентовъ и т. п.

²⁾ Т. и. Reformtarif или натуральная тарифная система, названная такъ въ отличіе отъ „исторической“ системы, основанной на классификаціи грузовъ по родамъ и принятой почти повсюду (въ Россіи, Англии, Франціи, Италіи, Америк. Штатахъ и т. д.). Reformtarif за нѣкоторыми исключеніями знаетъ только четыре разныхъ платы за перевозку грузовъ: 1) для отправокъ поштучныхъ, 2) для отправокъ въ крытыхъ полувагонахъ, 3) для отправокъ въ открытыхъ полувагонахъ и 4) для отправокъ полными вагонами. Эта система доводитъ равенство отправителей до возможныхъ предѣловъ и до крайности упрощаетъ расчетъ провозной платы, но въ то же время, какъ указываетъ С. Ю. Витте (стр. 97 и сл.), она имѣетъ свои существенныя неудобства; такъ, напр., установленіе скидокъ за всякія вообще повагонныя отправки повело за собою чрезмѣрное развитіе комиссіонерскихъ (транспортныхъ) конторъ, которыя, собирая разнородные грузы отъ публики, эксплуатируютъ повагонныя скидки въ свою пользу.

ставляетъ собою одинъ изъ краеугольныхъ камней желѣзнодорожной тарификаціи. Засимъ, не считаются, конечно, рефакціонными тарифы *повалонные*, т.-е., устанавливающіе скидку за большое количество груза, сланнаго къ отправкѣ по одной накладной, тарифы *дифференціальныя*, т.-е., устанавливающіе скидку за большое разстояніе, пройденное грузомъ (законность такихъ тарифовъ санкціонирована въ § 12 Уст. Главн. Общ. росс. ж. д.), тарифы, устанавливающіе пониженіе за извѣстный *способъ перевозки*, болѣе выгодный для желѣзныхъ дорогъ (напр., за перевозку хлѣба въ сыпную, нефти въ цистернахъ и т. п.) или за предоставленіе отправителемъ *собственнаго подвижнаго состава* (напр., за перевозку угля, соли, нефти и т. п. въ вагонахъ отправителей). Не считаются также рефакціонными спеціальныя тарифы, устанавливающіе пониженную плату за перевозки исключительно *между опредѣленными пунктами* безъ распространенія этой льготы на перевозки промежуточныя, хотя онѣ и кратчайшія. Этотъ вопросъ большой экономической важности былъ подвергнутъ юридическому обсужденію въ рѣш. Прав. Сената 1883 г. № 15 по д. Рахманова. Въ рѣшеніи этомъ Сенатъ призналъ, что, по смыслу § 12 устава Главн. Общ., не воспрещаются пониженія тарифовъ для опредѣленныхъ участковъ съ цѣлью привлеченія грузовъ изъ отдаленныхъ мѣстностей или для конкуренціи съ водяными путями сообщенія, такъ какъ въ этомъ не заключается нарушенія равенства отправителей ¹⁾. Нельзя, наконецъ, считать рефакціонными и такіе тарифы, которые прямо устанавливають льготы для отдѣльныхъ отправителей, но не съ цѣлью дать имъ экономическій перевѣсъ, а изъ тѣхъ или иныхъ соображеній, которыя вызываються разумными интересами эксплуатаціи или же экстренною, насущною нуждою населенія. Такъ,

¹⁾ По нѣкоторымъ изъ подобныхъ спеціальныхъ тарифовъ допущена временная выгрузка влады въ пути и даже отвозка ея въ сторону (на мельницу для перемола, на элеваторъ и т. д.), т. е., не взирая на эту временную выгрузку, плата исчисляется по спеціальному пониженному тарифу отъ *первоначальной* станціи отправленія до конечной станціи назначенія. Такимъ образомъ, если считать мѣсто временной выгрузки *новою станціею отправленія*, то оказывается какъ бы *неравенство между отправителями одного и того же пункта*, т.-е. между тѣми отправителями, которые въ этомъ пунктѣ впервые сдаютъ грузъ къ отправленію, и тѣми, которые „переправляютъ“ тотъ же грузъ (см., напр., *Сборн. Тар.* № 130). Этой льготы нельзя считать рефакціею, если, разумѣется, она не прикрываетъ собою злоупотребленій. Въ этомъ смыслѣ высказался и франц. касс. судъ (Fégaud-Giraud, I, 334). Въ одномъ рѣшеніи Парижской судебной палаты, однако, подобные тарифы признаны были незаконными (Dalloz, 1886, 2, 160). См. также о тарифѣ, подлежащемъ примѣненію въ случаѣ высадки свота на станціяхъ кормежки, *Сборн. Тар.* № 116, о завожныхъ тарифахъ на муку и крупу — *Сборн. Тар.* № 246, на нефть *Сб. Тар.* № 273 и др.

нельзя считать рефакционными пониженные тарифы для грузовъ, отправляемыхъ съ элеваторовъ ¹⁾, для грузовъ, отправляемыхъ съ вѣтвей или полустанковъ тѣми лицами, иждивеніемъ которыхъ вѣтвь или полустанокъ устроены ²⁾, для грузовъ, отправляемыхъ на выставки (*Собр. Узак.* 1891 г. № 36), на постройку церквей и другихъ общественныхъ зданій или путей сообщенія, для погорѣвшихъ городовъ, для голодающаго населенія извѣстныхъ мѣстностей и т. д. Тарифы послѣдней категоріи, т. - е. пониженные ради интересовъ общественнаго блага въ тѣсномъ смыслѣ, не только не считаются рефакционными, но даже отчасти обязательны для желѣзныхъ дорогъ. Такъ, напр., дороги въ силу уставовъ обязаны перевозить военные и арестантскіе грузы по льготнымъ тарифамъ; дороги Царства Польскаго въ силу концессионныхъ актовъ обязаны перевозить по льготному тарифу жизненные припасы для голодающихъ мѣстностей; подобныя же льготныя тарифы допущены на финляндскихъ дорогахъ ³⁾. По особому закону 19 января 1893 г. (*Собр. Узак.* 1893 г. № 48) бесплатная перевозка грузовъ (а также багажа и пассажировъ) а равно перевозка за пониженную противъ тарифа плату, кромѣ случаевъ, разрѣшенныхъ дѣйствующими узаконеніями, допускается не иначе, какъ на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) съ разрѣшенія тарифныхъ учрежденій Мин. Финансовъ, если дѣло идетъ о льготахъ, вызываемыхъ государственною или общественною пользою и 2) по соглашенію Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія и Госуд. Контроля, если дѣло идетъ о пониженныхъ ставкахъ для „служебныхъ“ грузовъ (перевозимыхъ для надобностей эксплуатаціи и постройки желѣзныхъ дорогъ) ⁴⁾.

Ко всему этому перечню необходимо добавить, что понятіе о рефакціи и рефакционномъ тарифѣ юридически пока очень мало выяснено, такъ что споры могутъ возникать и по такимъ вопросамъ,

¹⁾ Если наиболѣе выгоднымъ для интересовъ земледѣлія и хлѣбной торговли является устройство внутреннихъ, а не портовыхъ элеваторовъ, то нельзя считать незаконнымъ и установленіе неравенства между этими двумя видами элеваторовъ (см. пренія по этому вопросу въ Проток. XXIX Общ. Сѣзда).

²⁾ См. по вопросу о вѣтвяхъ заключеніе Совѣта по ж.-д. дѣламъ о льготныхъ тарифахъ для Товарищества Тростянецкаго сахарнаго завода (*Журналы* 1887 г., стр. 312). По вопросу о полустанкахъ см. въ *Указ. Мин. Пут. Сооб.* 1886 г. № 27 „общія основанія для устройства полустанковъ“.— По закону о подъѣздныхъ путяхъ условія эксплуатаціи частныхъ вѣтвей опредѣляются договоромъ желѣзной дороги съ владельцемъ вѣтви (П. С. З. 1837 г. № 4350).

³⁾ См., сверхъ того, правило о скидкахъ (преміяхъ) за *вывозъ* извѣстныхъ продуктовъ за границу (напр., *Сборникъ Тарифовъ* 1890 г. № 123).

⁴⁾ Разрѣшеніе льготной перевозки домашнихъ вещей служащихъ и удовольствія для нихъ зависитъ отъ Мин. Пут. Сообщ.

которые считались рѣшенными ¹⁾. Понятіе о „рефакціи“ получить свое окончательное юридическое разъясненіе только тогда, когда будетъ разрѣшенъ основной вопросъ тарифной политики: должна ли вообще тарифная плата находиться въ зависимости отъ стоимости провоза или отъ другого фактора.

Для юридическаго выясненія понятія о рефакціонныхъ тарифахъ небезполезно ознакомиться съ *англійскимъ* законодательствомъ и судебной практикой, именно потому, что въ Англии—и только въ ней—надзоръ за тарифными дѣломъ почти исключительно предоставленъ судебнымъ или полусудебнымъ органамъ, которые имѣютъ право отиѣнять только тарифы незаконные, но зато ничѣмъ не стѣснены въ своемъ правѣ обсужденія законности или незаконности тарифа; ихъ не стѣсняетъ и не можетъ стѣснить утвержденіе тарифа органами администраціи, потому что такого утвержденія для англійскихъ тарифовъ не полагается. Судебные органы, конечно, при разрѣшеніи вопроса о законности тарифа и, между прочимъ, о томъ, не создаетъ ли онъ исключительныхъ преимуществъ, всегда болѣе склонны будутъ оставаться на строгой почвѣ закона, чѣмъ органы администраціи. Англійскіе законы 1845 г. (Railways Clauses Consolidation Act, sect 90) и 1854 г. (Railway and Canal Traffic Act, sect. 2) устанавливають слѣдующія условія для дѣйствительности тарифовъ: «тарифы должны быть равны для всѣхъ лицъ и по одной и той же ставкѣ съ тонны, мѣли и т. п. для

¹⁾ Такъ, напр., во французской судебной практикѣ встрѣчаемъ рѣшенія о незаконности *дифференціальныхъ* тарифовъ (см. выше), хотя эти тарифы даже прямо предусмотрены въ *cahier des charges* (art 48); см. Lyon-Saen, I, 505; Sarrut, 147. Въ Англии дифференціальныя тарифы даже окрещены названіемъ „преференціальныхъ“ (preferential); многіе изъ нихъ возбуждали сильное неудовольствіе и считались источникомъ упадка торговли и земледѣлія (см. Cohn: Die Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre, 1883 г. стр. 57—61, 188).—О специальныхъ тарифахъ Швейцаріи, см. тамъ же, стр. 177.—Тарифы повагонные и специальные для опредѣленныхъ пунктовъ, какъ сказано выше, должны считаться законными. Между тѣмъ, когда въ 1890-мъ году въ Совѣтѣ по ж.-д. дѣламъ разсматривался вопросъ о законности т. н. *ускоренной доставки* для повагонныхъ отправокъ, введенной дорогами Ряз.-Козловской, Моск.-Рязанской, Балтійской и Главн. Обществомъ, то С. Ю. Витте высказался въ томъ смыслѣ, что предоставленіе выгодъ ускоренной доставки только повагоннымъ отправкамъ противорѣчитъ 71-й статьѣ Общ. Уст. „Кромѣ того (по мнѣнію С. Ю. Витте), *несомнѣнный рефакціонный характеръ имѣетъ и самое предоставленіе грузамъ извѣстныхъ районовъ, станцій и направленій ускоренной перевозки, которою не пользуются грузы другихъ районовъ и направлений*“ (Журналы, стр. 64). Министръ Финансовъ полагалъ, что установленіе ускоренной доставки по Николаевской ж. д. для грузовъ, прибывающихъ только съ Моск.-Ряз. ж. д. (въ ущербъ казеннымъ дорогамъ) представляетъ прямое нарушеніе ст. 71. (Тамъ-же, стр. 43—4). Пренія по этому вопросу доказываютъ, до чего ст. 71 Общ. Уст. еще нуждается въ разъясненіи.

всѣхъ пассажировъ, однородныхъ грузовъ и экипажей, перевозимыхъ въ вагонѣ того же типа и тою же машиною по той же части пути при тѣхъ же условіяхъ (under the same circumstances); не допускается ни пріимыхъ, ни косвенныхъ скидокъ или льготъ въ тарифахъ въ пользу или въ ущербъ частнымъ компаниямъ, или лицамъ, пользующимся дорогою» (Consolidation Act.); желѣзная дорога не имѣетъ права безъ разумнаго основанія оказывать въ какомъ бы то ни было отношеніи преимущество отдѣльнымъ лицамъ или компаниямъ или родамъ перевозимыхъ предметовъ (undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any particular person or company or any particular description of traffic in any respect whatsoever" — Traffic Act). Примѣняя эти основныя начала въ рѣшеніяхъ, впрочемъ, не очень многочисленныхъ, по вопросу о рефакціонныхъ тарифахъ, англійскіе суды ставятъ на первый планъ *интересы публики*, т.-е. потребителей, и лишь на второй планъ интересы отправителей и самихъ дорогъ. Исходя изъ этого, англійскіе суды считаютъ, напр., вообще законнымъ установленіе спеціальныхъ пониженныхъ (дифференціальныхъ) тарифовъ для перевозокъ между опредѣленными пунктами или на опредѣленныхъ участкахъ, если тарифы эти не ведутъ за собою ущерба для публики и оправдываются, напр., конкуренціею съ водяными путями сообщенія и т. п. Наоборотъ, рефакціонными призваны такія пониженія, которыя, не будучи вызваны интересомъ публики и интересами эксплуатаціи самой дороги, какъ транспортнаго предпріятія, сдѣланы съ исключительною цѣлью открыть рынокъ отдаленнымъ отправителямъ или, напр., вслѣдствіе угрозы даннаго отправителя (владѣльца угольныхъ копей) выстроить конвожелѣзную дорогу и этимъ путемъ обойтись безъ услугъ дороги-отвѣтчицы. Если дорога, занимаясь, кромѣ перевозки по рельсовому пути, еще посторонними операціями, какъ-то: доставкой грузовъ на домъ и подвозкою ихъ на станціи, издаетъ такой тарифъ, цѣлью котораго является устранить конкуренцію другихъ возчиковъ (въ тарифѣ было сказано, что подвозка и доставка производятся «*бесплатно*», т.-е. включены въ провозную плату), то такой тарифъ англійская практика признаетъ рефакціоннымъ. Точно такъ же незаконнымъ признанъ повышенный тарифъ на мѣста, содержащія въ одной общей упаковкѣ нѣсколько мелкихъ посылокъ (packed parcels), изданный съ цѣлью убить промыселъ транспортныхъ предпріятій, которыя, забирая мелкія посылки у публики, отправляютъ посылки, адресованныя въ одно мѣсто, подъ одною общею упаковкою ¹⁾). Съ другой стороны, англійскіе суды не стѣсняются индивидуальнымъ характеромъ тарифа, если только индивидуальное пониженіе, не вредя интересамъ публики, приноситъ выгоду самой дорогѣ; по этимъ соображеніямъ суды признавали законною даже скидку въ пользу крупныхъ отправителей взаимнѣ обязательства перевести

¹⁾ О французскихъ и бельгійскихъ *cahiers des charges* по этому вопросу см. Lyon-Caëp I, 507—8; Lanckmann, 81—2 и ниже, § 40.

известное количество грузовъ въ опредѣленный промежутокъ времени, т.-е. то, что прямо запрещено у насъ, въ ст. 71. Законнымъ признавалось также пониженіе провозной платы за уголь, перевозимый не для продажи, а для надобности завода или фабрики (см. Hodges, 496—503, 540 и др.) ¹⁾. Однако, какъ замѣчено уже выше (§ 33), дѣятельность англійскихъ *общихъ* судовъ, при маломъ знакомствѣ ихъ съ условіями эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, не могла принести существенныхъ результатовъ въ смыслѣ упорядоченія тарифнаго дѣла; она не могла замѣнить собою дѣятельность тарифныхъ учреждений, существующихъ въ другихъ странахъ ²⁾. Это-то и повело, какъ мы видѣли, къ созданію specialнаго желѣзнодорожнаго судилища, реформированнаго закономъ 10 августа 1888 г. Въ этомъ законѣ, между прочимъ, содержится слѣдующее основное правило, которымъ судъ долженъ руководствоваться при разрѣшеніи дѣлъ о рефакціонныхъ тарифахъ: если доказано, что плата взимается за одинъ и тотъ же товаръ (или услугу) съ одного торговца или класса торговцевъ или съ торговцевъ известной мѣстности въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ съ другого торговца, другого класса торговцевъ или торговцевъ другой мѣстности (или же вмѣсто неравенства въ провозной платѣ доказано какое-либо другое неравенство—*difference in treatment*), то *дорога обязана доказать* (*the burden of proving shall lie on the railway company*), что эта разница не составляетъ незаконнаго преимущества (*undue preference*). Отѣнка приводимыхъ ею доказательствъ принадлежитъ желѣзнодорожной комиссіи, которая признаетъ преимущество законнымъ, если оно необходимо для обезпеченія въ интересахъ публики той перевозки (*traffic*), которой оно касается, а также если неравенство не можетъ быть устранено иначе, какъ путемъ несоразмѣрнаго (*unduly*) пониженія платы, взимаемой съ жалобщика*. Специально воспрещено проводить разницу между товарами мѣстнаго и заграничнаго происхожденія ³⁾.

¹⁾ См. также Sohn. Die engl. Eisenbahnpolitik 1883, стр. 90 и сл., 151—171. Въ англійскомъ парламентѣ вопросъ о льготныхъ тарифахъ обсуждался не разъ. Въ практикѣ парламентскихъ комиссій встрѣчаемъ, между прочимъ, такое опредѣленіе, что тарифъ, вызванный правильною конкуренціею (*fair competition*) или разностью въ стоимости провоза для желѣзныхъ дорогъ, не можетъ считаться льготнымъ; изъ этого послѣдняго принципа, который Sohn считаетъ кореннымъ принципомъ англійской практики, напр., слѣдуетъ законность пониженій для повагонныхъ отправокъ, которыя требуютъ меньшаго количества остановокъ на станціяхъ, и т. п. (Sohn, 61).

²⁾ Сама публика въ этомъ дѣлѣ неохотно обращалась къ помощи судебной власти; это видно изъ того, что въ теченіе 38 лѣтъ всего подобныхъ тарифныхъ дѣлъ разобрано было 29; такимъ образомъ не могло быть рѣчи о выработкѣ прецедентовъ, безъ которыхъ никакая практика, а особенно, англійская, обойтись не можетъ (Law Magazine 1874 г., стр. 231).

³⁾ Ст. 27 закона. Это послѣднее правило вызвано стремленіемъ англійскихъ дорогъ (которое замѣтно было и у насъ одно время) покровительствовать иностраннымъ ввознымъ продуктамъ (преимущественно земледѣльческимъ)

Вопросъ о рефакціонныхъ тарифахъ является вопросомъ дня также въ Северо-Американскихъ Штатахъ, гдѣ рефакціонные тарифы развились и укрѣпились болѣе, чѣмъ гдѣ бы то ни было. Отгнѣтивъ нѣкоторые выводы американской практики: 1) незаконный различіемъ (unjust discrimination) считается различіе въ тарифахъ, вызванное существованіемъ конкурирующей линіи; 2) различіе между грузами внутренняго и международнаго движенія допускается; 3) скидка взаи́мъ обязательства перевезти извѣстное количество груза считается незаконною рефакціею (American Law Review 1885, 724, ст. Murfree; 1886 г., стр. 310). Законъ 1886 г. (Reagan interstate commerce bill) вновь воспрещаетъ всякія рефакціи (rebates, drawbacks or other advantages of that character) для международнаго сообщенія ¹⁾.

Въ связи съ основнымъ началомъ, содержащимся въ ст. 71 Общ. Уст. рос. ж. д., находятся постановленія, которыя мы находимъ въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ уставахъ нашихъ дорогъ, и которыя отчасти разъясняютъ, но отчасти также и *ограничиваютъ* примѣненіе этого основнаго начала настолько, насколько уставы эти до сихъ поръ сохранили силу (см. § 34). Велѣдствіе этого, въ примѣч. къ ст. 71 и сказано, что *„къ желѣзнымъ дорогамъ, въ частныхъ уставахъ которыхъ содержатся постановленія, несогласныя съ правилами, изложенными въ ст. 71, сіи послѣднія примѣняются въ той мѣрѣ, насколько они не противорѣчатъ означеннымъ постановленіямъ“*.

Такъ, по концессіямъ дорогъ Варш.-Вѣнской и Варш.-Бромбергской (§ 15), Варш.-Тереспольской и Лодзинской (§ 21) провозная плата для пассажировъ и товаровъ должна быть „одинакова для всѣхъ“. По уставу Моск.-Курской ж. д. тарифная плата должна быть однообразна, какъ по всей главной линіи, такъ и по соединительнымъ вѣтвямъ. Въ уставѣ Главн. Общ. (§ 12) допущена скидка за разстояніе, о которой не упоминается въ самостоятельныхъ тарифныхъ правилахъ уставовъ дорогъ Московско-Рязанской и Моск.-Ярославской. Что касается собственно до вопроса о рефакціяхъ, то, какъ уже сказано, въ концессіяхъ дорогъ Варш.-Вѣнской и Варш.-Бромбергской (§ 15), Варш.-Тереспольской и Лодзинской (§ 21) постановлено, что „въ случаѣ ощутительнаго недостатка въ жизненныхъ припасахъ цѣна за перевозку оныхъ будетъ понижена въ половину противъ существующаго тарифа“. По уставу Главн. Общ. (§ 12) „въ тѣхъ случаяхъ,

въ ущербъ туземнымъ, входя для этой цѣли въ конвенціи съ пароходными предіриятіями и т. п. Стремленіе это издавна вызывало многочисленныя жалобы англійскихъ сельскихъ хозяевъ (см. Cohn. Die englische Eisenbahnpolitik 1883 г., стр. 51).

¹⁾ См. мотивы въ Amer. Law Review 1885 г., стр. 734.—См. также Cohn, стр. 176.

когда общество признает полезнымъ сдѣлать кому-либо изъ отправителей или подрядчиковъ транспортвъ уступки въ тарифѣ на особыхъ условіяхъ, то оно обязано предоставить такую же уступку всѣмъ прочимъ отправителямъ и подрядчикамъ, которые примуть тѣ самыя условія, такъ чтобы ни въ какомъ случаѣ не могло быть личнаго исключительнаго преимущества“¹⁾). Уставъ Моск. - Ярославской ж. д. (§ 9) гласитъ, что „общество имѣетъ право понижать тарифъ за перевозку пассажировъ и товаровъ; но если дѣлается сбавка кому либо при какихъ либо особыхъ условіяхъ, то та же самая сбавка должна быть сдѣлана и другимъ отправителямъ при тѣхъ же условіяхъ“. То же правило содержится въ концессіи Обоянской жел. дор. (Полн. Собр. Зак. 1881 г. № 391).

Не лишено значенія то обстоятельство, что по уставамъ большинства дорогъ плата подлежитъ распредѣленію по классамъ пассажировъ и разрядамъ влады и по скорости движенія²⁾). Это санкціонированное самимъ законодателемъ различіе даетъ основаніе полагать, что неравенство въ провозной платѣ по какой-либо *другой* причинѣ должно быть оправдано какими либо особыми соображеніями, причѣмъ *onus probandi* должно лежать на дорогѣ, привлекаемой къ отвѣту за такое неравенство.

Къ условіямъ дѣйствительности тарифовъ относятся также тѣ особыя условія, которыя существуютъ для введенія въ дѣйствіе *соглашенныхъ тарифовъ прямого сообщенія*. Эти тарифы составляются стѣздами представителей дорогъ по тарифнымъ дѣламъ (ст. 6 закона 8 марта 1889). Отсюда само собою понятно, что тарифъ, хотя бы во всемъ остальномъ и введенный въ дѣйствіе въ установленномъ порядкѣ, не можетъ считаться дѣйствительнымъ, если онъ состав-

¹⁾ Для того, чтобы могла быть рѣчь о такой разрѣшенной закономъ уступкѣ, необходимымъ условіемъ является существованіе *особаго уступочнаго договора* между отправителемъ и *компетентными органами* общества („когда общество признаетъ полезнымъ“). Поэтому, никакъ нельзя согласиться съ тѣми выводами, къ которымъ пришелъ Сенатъ въ рѣшеніи 1890 г. № 79 по д. *Русанова съ Главн. Общ.* Въ этомъ рѣшеніи Сенатъ совершенно неправильно подвелъ обыкновенный *случайный недоборъ* подъ понятіе о рефакціи и, сверхъ того, призналъ за дорогою отправленія (Ряз.-Козл.) право дѣлать рефакціи за счетъ дороги назначенія (Николаев.). См. еще ниже, § 46.

²⁾ По § 12 Уст. Главн. Общ., сверхъ того, допущено пониженіе тарифной платы на всемъ протяженіи дорогъ или только на одномъ, либо нѣсколькихъ участкахъ оныхъ, такимъ образомъ, чтобы „поверстная провозная плата уменьшалась при увеличеніи дальности перевозки, и чтобы она согласовалась съ родомъ перевозимыхъ товаровъ и *случайными для перевозки изъ удобствами*“.

лень безъ участія какой-либо дороги, участвующей въ перевозкѣ ¹⁾. Наоборотъ, если тарифъ прямаго сообщенія введенъ при участіи всѣхъ дорогъ, то измѣненіе или отмѣна такого тарифа до назначеннаго срока также можетъ послѣдовать лишь съ общаго согласія. Сообразно съ этимъ, въ рѣш. Сѣната 1889 г. № 41 по д. Сѣрикова и разъяснено, что тарифъ, установленный съѣздомъ группы, „есть законодѣйствующій... и не можетъ быть отмѣняемъ распоряженіемъ одной изъ входящихъ въ составъ группы дорогъ помимо съѣзда представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, а засимъ, желѣзныя дороги, входящія въ составъ группы, невправѣ по силѣ 68 ст. Общ. Уст. росс. ж. д. взимать провозную плату несогласно съ этимъ тарифомъ“.

Кромѣ тарифовъ прямаго желѣзнодорожнаго сообщенія, къ числу соглашенныхъ тарифовъ относятся тарифы т. н. *смѣшаннаго прямаго сообщенія*, т.-е. тарифы, устанавливаемые по конвенціи желѣзныхъ дорогъ съ другими сухопутными или водяными транспортными предпріятіями. Понятно, что и эти тарифы не могутъ быть измѣняемы или отмѣняемы одною изъ сторонъ до срока, назначеннаго конвенціею ²⁾.

Особая осложненія могутъ произойти съ тарифами прямаго *международнаго* сообщенія. Можетъ, напр., случиться, что какой-либо специальный тарифъ русско-германскаго сообщенія отмѣненъ русскимъ правительствомъ, а между тѣмъ, въ Германіи тарифъ этотъ никѣмъ отмѣненъ не былъ. Спрашивается, будетъ ли такой тарифъ считаться безусловно недѣйствительнымъ? Подобный вопросъ встрѣтился во французской практикѣ, и она рѣшила его въ слѣдующемъ смыслѣ. Тарифъ, отмѣненный въ томъ государствѣ, гдѣ находится станція отправленія груза, примѣненію не подлежитъ, потому что провозная плата должна исчисляться по законамъ того государства, гдѣ договоръ заключенъ съ отправителемъ (т.-е., беря нашъ примѣръ, спе-

¹⁾ См., впрочемъ, опредѣленіе „соглашеннаго тарифа“ въ § 154 (прим.) Соглаш. о прим. сообщ. и Проток. XXVI Общаго Съѣзда, въ которыхъ оговорено, что „дороги, печатающія чужіе тарифы, тѣмъ самымъ принимаютъ на себя отвѣтственность за всѣ потери и убытки“ (стр. 26). См. еще объ организаціи съѣздовъ—Собр. Уз. 1890 г. № 115, § 20 и др. О юридической конструкціи отношеній, возникающихъ изъ организаціи желѣзнодорожныхъ союзовъ и группъ см. литературу у Eger'a, Pr. Kis., II, 305.

²⁾ При устройствѣ полустанковъ или вѣтвей желѣзныя дороги часто также вступаютъ въ тарифныя соглашенія съ тѣми лицами, которыя всего болѣе заинтересованы въ эксплуатаціи тѣхъ и другихъ. Эти соглашенія, будучи разъ утверждены правительствомъ, сохраняютъ силу до срока, въ нихъ назначеннаго, и не могутъ быть отмѣняемы или измѣняемы одною стороною, хотя бы и съ утвержденія правительства, до этого срока (см., напр., рѣш. у Dalloz'a, 1883, I, 248—по вопросу о сборѣ за подачу на вѣтвь).

ціальный тарифъ не долженъ примѣняться въ отправкамъ изъ Россіи въ Германію); въ этомъ случаѣ не можетъ быть рѣчи также и объ исчисленіи платы по специальному тарифу за часть иностранныхъ дорогъ въ виду начала нераздѣльности всякаго спеціальной тарифа ¹⁾).

§ 36. Условія дѣйствительности старыхъ тарифовъ провозной платы и дополнительныхъ сборовъ, введенныхъ въ дѣйствіе до обнародованія закона 8 марта 1889 года (законы 19 декабря 1886 г., 22 января 1887 г. и 8 марта 1889 г.) ²⁾.

Точныя правила о порядкѣ утвержденія тарифовъ (и въ томъ числѣ также дополнительныхъ сборовъ) у насъ изданы лишь въ послѣднее время, а до этого времени недомолвки уставовъ въ связи съ небрежнымъ отношеніемъ нашей желѣзнодорожной администраціи къ тарифному дѣлу породили дѣлюю массу претензій, которыя касались, главнымъ образомъ, дополнительныхъ сборовъ.

Это послѣднее явленіе объясняется тѣмъ, что во многихъ уставахъ желѣзныхъ дорогъ законодатель совершенно забылъ упомянуть о правѣ желѣзныхъ дорогъ на взиманіе какихъ-либо дополнительныхъ сборовъ сверхъ провозной платы ³⁾. Въ другихъ уставахъ дорогамъ хотя и разрѣшены дополнительные сборы, но въ отличіе отъ провозной платы, *никакихъ предѣльныхъ нормъ* для этихъ сборовъ въ уставахъ не указано; зато, вездѣ сказано, что сборы могутъ быть взимаемы не иначе, какъ въ развѣрѣ, утвержденномъ правительствомъ, а между тѣмъ наше Министерство Путей

¹⁾ Dalloz 1887, I, 386. По поводу этого рѣшенія франц. касс. суда Saugut замѣчаетъ, что, если, наоборотъ, грузъ идетъ въ обратномъ направленіи (т.-е., беря нашъ примѣръ, изъ Германіи въ Россію), то иностранный отправитель имѣетъ полное право требовать, чтобы съ него за часть *туземныхъ дорогъ* была потребована плата не болѣе той, которая причитается *всѣмъ дорогамъ* по специальному тарифу, въ мѣстѣ отправленія не отмѣненному (тамъ же, стр. 387).—По разъясненію Прав. Сената (*отд. рѣш.* 11 февр. 1894 г. по д. Зильбермана съ Юго-Зап. ж. д. № 565—93 г.) общее положеніе ст. 68 Общ. Уст. относится и къ международнымъ тарифамъ, утвержденнымъ въ порядкѣ, который указанъ въ примѣч. къ ст. 9 Общ. Уст. рос. ж. д. по прод. 1887 г., или же установленнымъ до того по соглашенію дорогъ (въ виду этого Сенатъ призналъ неправильнымъ взиманіе сбора за высылку въ Подволочискѣ, какъ не предусмотрѣннаго въ опубликованномъ русско-германскомъ тарифѣ).

²⁾ Болѣе подробныя разъясненія по этому вопросу, почти потерявшему нынѣ значеніе, можно найти въ 1-мъ изданіи настоящей книги.

³⁾ О нихъ не сказано было ничего въ уставахъ дорогъ Царскосельской, Риги-Динаб., Ряз.-Козл., Ряз.-Морш., Кур.-Кіев., Орл.-Гряз., Орл.-Вит. (стар.), Тамб.-Коз., Кур.-Харьк.-Азов., Моск.-Смол. и Смол.-Брест. (стар.), Константи., Шуйско-Иван., Грязе-Цариц. и Обоян. (концессія).

Сообщенія не сочло нужнымъ вовсе заняться утвержденіемъ таксъ на сей предметъ. Самый перечень дополнительныхъ сборовъ въ уставахъ разныхъ дорогъ далеко не однообразенъ ¹⁾.

Это-то и породило цѣлую массу претензій, что, впрочемъ, нигдѣ мѣсто не только у насъ, но и, напр., въ Англіи, гдѣ законодательство въ концессионныхъ актахъ отнеслось съ тою же небрежностью къ вопросу о дополнительныхъ сборахъ (называемыхъ въ Англіи станціонными сборами: *terminal charges*). Въ части англійскихъ концессій о дополнительныхъ сборахъ ничего не сказано, а въ другихъ—о нихъ упомянуто, но безъ установленія *maximum'a* и даже безъ указанія того, подлежатъ ли эти сборы утвержденію правительства. Въ результатѣ—тѣ же споры о томъ, что дороги, которымъ не предоставлено право на взиманіе *terminal charges*, не вправѣ прибавлять ихъ къ провозной платѣ и этимъ путемъ нарушать предѣльныя нормы, установленныя въ концессионныхъ актахъ для провозной платы, тѣ же стремленія дорогъ, пользуясь отсутствіемъ предѣльныхъ нормъ для *terminal charges*, довести ихъ до такого размѣра, который не могъ не отозваться вредно на интересахъ торговли и промышленности. Для борьбы съ этимъ явленіемъ «железнодорожной комиссіи», т.-е. трибуналу, учрежденному въ 1873 году, между прочимъ, предоставлено было вѣдать жалобы частныхъ лицъ на размѣръ дополнительныхъ сборовъ и устанавливать этотъ размѣръ по справедливости въ случаяхъ, не разрѣшенныхъ закономъ ²⁾.—Наше Министерство Путей Сообщенія, какъ сказано, не озаботилось ни утвержденіемъ таксъ дополнительныхъ сборовъ. дѣйствовав-

¹⁾ Сборъ за комиссію допущенъ былъ только въ концессіяхъ дорогъ Варш.-Вѣн. и Варш.-Бромб. (§ 15), Варш.-Тересп. и Лодзинской (§ 21) и въ уставахъ Глав. Общ. (§ 12), Моск.-Ряз. (§ 9), Моск.-Яросл. (§ 9), Юго-Зап. (§ 14), Закавказ. (§ 18), Моск.-Брест. (§ 13) и Владикавк. (§ 16) ж. д. Сборъ за *страхованіе* разрѣшенъ въ концессіяхъ Варш.-Вѣн. и Варш.-Бромб. (§ 15), Варш.-Тересп. и Лодз. (§ 21) и въ уставѣ Динаб.-Вит. ж. д. (§ 49). О сборѣ за *выгрузку* не упоминается въ уставѣ Моск.-Ряз. ж. д. Сборъ за *подвозку, нагрузку* и *складку* (храненіе) въ станціонныхъ паггаузахъ и магазинахъ упомянуты во всѣхъ уставахъ, гдѣ только предусматрѣно право на взиманіе дополнительныхъ сборовъ.

²⁾ См. подробно объ этомъ вопросѣ *Сohn* п, вышеназв. сочин., стр. 47—8.— Однако, и въ Англіи, гдѣ публика, которой приходится имѣть дѣло съ желѣзными дорогами, не говоря уже о ея грамотности, болѣе или менѣе знаетъ толкъ въ законахъ и обладаетъ такимъ упорствомъ въ защитѣ своихъ правъ, о которомъ у насъ мечтать нельзя, отдѣльныя жалобы со стороны частныхъ лицъ не внесли существеннаго улучшенія въ тарифное дѣло. Это объясняется дороговизною и медленностью англійскаго процесса и энергіею англійскихъ дорогъ въ отстаиваніи своихъ порядковъ путемъ жалобъ во всѣ возможныя инстанціи и путемъ репрессивныхъ мѣръ противъ непокорныхъ отправителей: отправитель съ момента подачи жалобы на желѣзную дорогу зачисляется въ категорію т.-н. „*marked men*“, людей „отмѣченныхъ“, по отношенію къ которымъ всякія стѣсненія дозвольтельны (*Сohn* п, стр. 55).

шихъ на нашихъ дорогахъ, не своевременнымъ ихъ опротестованіемъ, если оно находило ихъ чрезвѣчными. Благодаря этому, таксы дополнительныхъ сборовъ на нашихъ дорогахъ имѣли видъ произвольныхъ поборовъ и по чрезвѣчности своей часто заслуживали этого названія. Вопреки своему прямому назначенію—возмѣщать дорогамъ понесенные ими «накладные расходы», сборы на многихъ дорогахъ обратились въ прибыльный источникъ дохода, чего нельзя не признать, если сравнить, напр., нормы сборовъ за нагрузку и выгрузку, нынѣ санкціонированные правительствомъ (2 руб. съ вагона), съ тѣми нормами, которыя дѣйствовали ранѣе на нашихъ дорогахъ (сборъ за нагрузку, выгрузку и перегрузку доходилъ до 18 и болѣе рублей съ вагона). Въ такомъ положеніи дѣло оставалось до конца 1882 года, когда послѣдовало Высоч. Утв. Пол. Комит. Министровъ отъ 26 ноября 1882 г. (Собр. Узак. 1883 г. № 31; Общ. Уст. по прод., ст. 68) о признаніи за *всѣми* желѣзными дорогами «права на взиманіе, въ вознагражденіе за оказываемыя товаротправителямъ сверхъ перевозки грузовъ услуги, дополнительныхъ сборовъ ¹⁾ и объ установленіи *предѣльныхъ нормъ* для этихъ сборовъ по соглашенію Мин. Финансовъ и Мин. Путей Сообщенія. «Списокъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ», установленный этимъ порядкомъ, сообщенъ былъ дорогамъ при циркулярѣ Д-та Жел. Дорогъ 1883 г. № 156 ²⁾ и вступилъ въ дѣйствіе съ 15 февр. того же года. Законъ 26 ноября до нѣкоторой степени устранилъ недоразумѣнія на будущее время, но затѣмъ оставался вопросъ о сборахъ, взысканныхъ до изданія этого закона. Какъ было поступить съ ними? Считать ли ихъ законными вообще, и, если да, то въ какомъ именно размѣрѣ? Наибольшее количество судебныхъ исковъ было предъявлено о сборахъ за нагрузку, выгрузку и перегрузку, какъ наиболѣе

¹⁾ Въ этомъ законѣ разрѣшены сборы: за бланки накладныхъ, за бланки объявленій, за нагрузку и выгрузку, за перевѣшиваніе товаровъ, за храненіе, за простой вагоновъ, за отгрузку клады, за взвѣшиваніе на вѣсовыхъ помостахъ, за пользованіе подъемными кранами, за переводъ наложенныхъ платежей, за увѣдомленіе о прибытіи товаровъ, за станціонные расходы и за передачу грузовъ съ одной дороги на другую. О сборахъ, разрѣшенныхъ позднѣе, см. ниже § 41.

²⁾ Въ этомъ циркулярѣ, однако, сверхъ того, дорогамъ предписано было немедленно (не позже 1-го февраля 1883 г.) представить на особое утвержденіе Министерства таксы сборовъ за нагрузку, выгрузку и простой вагоновъ въ предѣлахъ „списка высшихъ нормъ“. Позднѣйшимъ циркуляромъ того же года (№ 1194) дорогамъ было разъяснено, что, впредь до этого особаго утвержденія, онѣ не вправе повышать прежней дѣйствовавшей на каждой дорогѣ таксы сборовъ за нагрузку, выгрузку и простой вагоновъ, хотя бы и не выходя изъ предѣловъ, указанныхъ въ „спискѣ высшихъ нормъ“. Циркуляръ этотъ по разъясненію Сената (*отд. тѣм.* 15 ноября 1891 г. по д. Жуниной съ Моск.-Кур. ж. д. № 7111—90 г. и др.) не противорѣчитъ закону 26 ноября 1882 г., ибо этотъ законъ говоритъ лишь о *maximum*’ѣ сборовъ; самый же размѣръ сборовъ предоставленъ на утвержденіе Мин. Пут. Сообщ.

частыхъ и крупныхъ (въ то время). Первоначально эти иски предъявлены были къ тѣмъ дорогамъ, въ уставахъ которыхъ ничего не было сказано о правѣ на взиманіе какихъ бы то ни было дополнительныхъ сборовъ. Это можно было считать простою недомолвкою законодателя, но можно было думать и иначе. Мы знаемъ страны, гдѣ дополнительные сборы на желѣзныхъ дорогахъ вовсе не взимаются; сюда относятся, напр., дороги Сѣверо-Американскихъ Штатовъ (см. германскій Entwurf, стр. 50); на Швейцарскихъ дорогахъ въ силу *нормального устава* 1872 г. (§ 21) не полагается особаго сбора за нагрузку и выгрузку, т.-е. операций эти считаются оплаченными провозною платою¹⁾; то же установлено у насъ на Финляндскихъ ж. д. и т. д. Это даетъ право сказать, что основанное на текстѣ нашихъ уставовъ мнѣніе о томъ, будто бы дороги лишены права на взиманіе особаго сбора за нагрузку и выгрузку, вовсе не такъ абсурдно, какъ оно можетъ показаться съ перваго взгляда. Мнѣніе это первоначально и нашло себѣ нѣкоторый откликъ въ нашей практикѣ, но она скоро съ нимъ рассталась. Въ нѣсколькихъ рѣшеніяхъ Сената (1884 г. № 118, 1885 г. № 71 и др.) было разъяснено, что умолчаніе о дополнительныхъ сборахъ въ уставѣ какой-либо дороги не свидѣтельствуетъ о томъ, что она вовсе лишена права на взиманіе этихъ сборовъ²⁾. Въ то же время, однако, Сенатъ не считъ возможнымъ придать какому-либо силу тѣмъ *таксамъ* дополнительныхъ сборовъ, которыя вопреки уставамъ введены были въ дѣйствіе безъ утвержденія правительства. Отвергая силу этихъ таксъ, Сенатъ, между прочимъ, имѣлъ въ виду и то возраженіе, которымъ защищались дороги-отвѣтчицы, что таксы своевременно были въ разсмотрѣніи Мин. Путей Сообщенія и оставлены были безъ протеста; но, по мнѣнію Сената, одно то обстоятельство, что такса дѣйствовала съ вѣдома Министерства Пут. Сообщ., еще не могло замѣнить *прямо утвержденія*, требуемаго уставами (рѣш. 1883 г. № 108 по д. Кекина)³⁾. Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, Сенатъ, признавая за дорогами право на взиманіе дополнительныхъ сборовъ, разъяснилъ въ приложеніи къ сборамъ за нагрузку и выгрузку, что причитающійся дорогамъ разиѣръ сбора опредѣляется окончательно судомъ въ каждомъ данномъ случаѣ *по дѣйствитель-*

¹⁾ Hürlimann. Die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung, 1887 г., стр. 56. На германскихъ дорогахъ нарузка и вырузка въ большинствѣ случаевъ производятся самими хозяевами, въ остальныхъ же случаяхъ товары грузятся дорогами *безплатно* (Ullmann Das Eisenbahntarifwesen 1886 г., стр. 277).

²⁾ Точно также умлчаніе въ *тарифѣ* о дополнительныхъ сборахъ, подлежащихъ взиманію сверхъ провозной платы не свидѣтельствуетъ о томъ, что сборы влючены уже въ эту плату (*отд. рѣш.* 15 сент. 1893 г. по д. Голованевскаго съ Хар.-Ник. ж. д. № 2482—92 г.).

³⁾ См., однако, рѣш. 1886 г. № 41 по д. Молленгауера, въ которомъ Сенатъ призналъ, что тарифъ, утвержденный Мин. Пут. Сообщ. на извѣстный срокъ и продолжающій дѣйствовать съ *его вѣдома*, долженъ считаться продолженнымъ какъ бы съ его согласія.

ной стоимости тѣхъ операций, за которыя сборъ взимается, и что въ стоимость эту могутъ входить также расходы на особыя приспособленія, устроенныя дорогами для нагрузки и выгрузки (Рѣш. 1883 г. № 108 и 1885 г. № 128). Это-то разъясненіе и должно было лечь въ основаніе дальнѣйшей судебной практики по данному вопросу. Надо, впрочемъ, еще прибавить, что въ позднѣйшихъ рѣшеніяхъ (1885 г. № 95 по д. Панина и № 119 по д. Росс. Общ. Тр. Кл.) Сенатъ призналъ возможнымъ при исчисленіи разлѣра нагрузочно-выгрузочнаго сбора въ *прямомъ сообщеніи* руководствоваться мѣстными таксами дорогъ отправления и назначенія, *если на нихъ ссылается истецъ въ подтвержденіе стоимости операций нагрузки и выгрузки* ¹⁾.

Всѣ эти разъясненія Сената, однако, потеряли значеніе со времени изданія законовъ 19 декабря 1886 г. и 22 января 1887 г. «объ освобожденіи дорогъ отъ отвѣтственности по искамъ о переборахъ» (Собр. Узак. 1887 г., стр. 112 и 182), изданныхъ по ходатайству желѣзныхъ дорогъ въ виду чрезвычайнаго накопленія исковъ, главнымъ образомъ, о дополнительныхъ сборахъ. Законами этими разъяснено, что изданные до того тарифы провозной платы ²⁾ и таксы дополнительныхъ сборовъ за нагрузку, выгрузку и перегрузку, представленныя въ Министерство Путей Сообщенія и оставленныя безъ протеста ³⁾ считаются какъ бы утвержденными. Дополненіемъ къ этимъ двумъ законамъ служить примѣч. 2 къ ст. 1 закона 8 марта 1889 года, въ силу котораго признаются законодѣйствующими тарифы, установленныя желѣзными дорогами «съ вѣдома или разрѣшенія Министерства

¹⁾ При этомъ дороги, по разъясненію Сената, имѣли бы право просить о возмѣщеніи расходовъ *по передачѣ* грузовъ съ одной дороги на другую, и судъ вправѣ возмѣстить эти расходы въ размѣрѣ, установленномъ позднѣе въ „спискѣ высшихъ нормъ“. Въ позднѣйшихъ рѣшеніяхъ Сенатъ допускаетъ примѣненіе „списка“ даже для исчисленія самаго сбора за нагрузку и выгрузку по старымъ отправкамъ (см. *отд. рѣш.* 23 марта 25 мая 1888 г. по дд. Кенна и Арефьева съ Гл. Общ. №№ 6416—86 и 6250—86).

²⁾ Сюда не относятся т. н. таблицы разстояній (см. прим. 1 къ ст. 1 закона 8 марта 1889 г., Собр. Узак. 1887 г. № 105 и 1889 г. № 68; рѣш. Сената 1885 г. № 71 и 1889 г. № 5).

³⁾ Дорога не обязана доказывать, что тарифъ представленъ именно *на утвержденіе*, ибо это на основаніи устава всегда предполагается (отд. рѣш. 19 ноября 1889 г. по дд. Немиловыхъ съ Главн. Общ. № 2634—89 г., Рашковскаго съ Хар.-Ник. ж. д. № 3748—89 г. и др.). Какъ по буквѣ закона 19 декабря, такъ и по смыслу законовъ 22 января и 8 марта, тарифъ получаетъ санкцію лишь *съ момента представленія* его въ Мин. Пут. Сообщ. (см. въ этомъ смыслѣ отд. рѣш. 2 ноября 1888 г. по д. Дрейфуса съ Хар.-Ник. ж. д. № 4620—88 г.). Съ другой стороны, возраженіе противъ тарифа, послѣдовавшее со стороны Министерства, приобретаетъ силу лишь съ момента его воспопсѣдованія, т.-е. возраженіе противъ представленнаго тарифа, какъ и самое представленіе тарифа, не имѣетъ обратной силы.

§ 36. Условія дѣйствительности старыхъ тарифовъ 267
(законы 1886, 1887 и 1889 гг.).

Путей Сообщенія» до обнародованія этого закона. Такъ какъ этотъ третій законъ является лишь дополненіемъ къ двумъ предъидущимъ, вошедшимъ въ примѣч. къ ст. 69 Общ. Уст. рос. ж. д. по прод. 1887 г., то онъ можетъ относиться лишь къ тарифамъ (включая и таксы дополнительныхъ сборовъ), введеннымъ въ дѣйствіе уже послѣ опубликованія этихъ двухъ законовъ ¹⁾. Главное отличіе третьяго закона отъ двухъ предъидущихъ заключается, далѣе, въ томъ, что третьему закону не присвоено обратное дѣйствіе, ибо это не разъясненіе, а *новый законъ*; въ виду этого онъ узаконяетъ тарифы лишь на будущее время—съ момента своего обнародованія—а не за прошедшее (рѣш. 1891 г. № 21 по д. Капустина). Наконецъ, различіе между третьимъ закономъ и двумя предъидущими заключается еще въ редакціи: въ первыхъ двухъ законахъ изложены условія, при коихъ тарифы считаются какъ бы «утвержденными» и «временно утвержденными», а въ третьемъ,—условія, при коихъ тарифы считаются «законодѣйствующими», т.-е. какъ бы безусловно законными. Сенатомъ, однако, разъяснено, что это различіе не имѣетъ значенія, т.-е., что *во всѣхъ трехъ законахъ* говорится лишь объ условіяхъ, при которыхъ тарифы могутъ временно почитаться утвержденными административною властью, что, однако, не препятствуетъ признанію тарифа незаконнымъ, такъ какъ до изданія закона 13 декабря 1894 года (Собр. Узак. 1895 г. № 18) превышеніе уставныхъ предѣльныхъ нормъ и вообще отступленіе въ чемъ либо отъ постановленій устава, какъ и вообще закона, власти Министра предоставлено не было (рѣш. 1889 г. № 107 по д. Капустина, 1891 г. № 78 по д. Каптана, 1893 г. № 16 по д. Залѣскова и др.) ²⁾.

¹⁾ Подъ законъ этотъ (1889 г.) подходят тарифы, опубликованные до 20 марта 1889 г., хотя бы срокъ вступленія ихъ въ дѣйствіе былъ назначенъ позже 20 марта (Прот. XXIX Общ. Сѣзда стр. 28); но *предоставленіе* тарифа въ Мин. Пут. Сообщ. позже 20 марта 1889 г. лишено значенія (*отд. рѣш.* 17 янв. 1893 г. по д. Балашовой съ Рыб.-Волог. ж. д. № 33—91 г.).

²⁾ Въ виду этого, напр., тарифъ, хотя бы представленный въ Мин-во, не дѣйствителенъ, если не было требуемой уставомъ предварительной за мѣсяць публикаціи о повышеніи тарифа (*отд. рѣш.* 11 февраля 1894 г. по д. Шапиро съ Хар.-Нив. ж. д. № 5231—93 г.), а тѣмъ паче—если тарифъ вообще не опубликованъ (*отд. рѣш.* 30 мая 1890 г. по д. Шмелева съ Рыб.-Вол. ж. д. № 2347—90 г.). Наоборотъ, одно то, что тарифъ противорѣчитъ ранѣе изданному распоряженію Мин-ва Путей Сообщенія и, въ частности, ранѣе утвержденному тарифу, не препятствуетъ примѣненію упомянутыхъ двухъ законовъ (*отд. рѣш.* 14 дек. 1890 г. по д. Лисицына съ Главн. Общ. № 6148—90 г. и мн. др.), ибо распоряженіе М-ва Путей Сообщ. всегда могло быть отмѣнено имъ же—прямо или косвенно (молчаливо). Къ числу такихъ распоряженій относится и циркуляръ М. П. С. 1893 г. № 1194 (рѣш. Сената 1883 г. № 85 по д. Павлова). Но къ распоряженіямъ М-ва Путей Сообщенія нельзя приравнять такіа распоряженія, которыя исходятъ (и могли исходить) *не отъ одного* М-ра Путей Сообщенія, какъ, напр., „списокъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ“ 1883 г., установленный по соглашенію *двухъ* Министерствъ. Изъ этого, напр., слѣдуетъ, неза-

§ 37. Санкція правилъ о дѣйствительности тарифовъ.—Послѣдствія признанія тарифа недѣйствительнымъ.

Въ предыдущихъ четырехъ параграфахъ указаны были условія, которыя требуются для того, чтобы тарифъ могъ считаться дѣйствительнымъ, т.-е. могъ служить основаніемъ для исчисленія слѣдующихъ дорогамъ платежей. Всѣ эти условія должны быть признаны существенными, т.-е. нарушение ихъ должно влечь за собою недѣйствительность тарифа или тарифнаго измѣненія. Это подтверждается ст. 13 закона 8 марта 1889 г., въ которой сказано, что „никакой новый тарифъ не можетъ быть введенъ въ дѣйствіе иначе, какъ при точномъ соблюденіи правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ“. Правила эти, какъ мы видѣли, утверждены Мин. Финансовъ. Въ отношеніи къ старымъ тарифамъ вмѣсто этихъ правилъ примѣняются примѣчанія къ ст. 69 Общ. Уст. и къ ст. 1 закона 8 марта. По правиламъ о *новыхъ тарифахъ*¹⁾ недѣйствительными должны считаться: 1) тарифы, введенные въ дѣйствіе дорогами *безъ представленія проектовъ* на утвержденіе Мин. Финанс.; 2) тарифы, введенные въ дѣйствіе безъ прямого утвержденія Министерства *до истеченія шестинедѣльнаго срока* со дня представленія въ Министерство самаго проекта или затребованнаго Министерствомъ свѣдѣнія (см. выше § 33); 3) тарифы, введенные въ дѣйствіе *безъ тѣхъ измѣненій*, которыя Министерство сочло нужнымъ включить въ проектъ; 4) тарифы, *не опубликованные* въ „Сборникѣ Тарифовъ“ (§ 12 Правилъ Мин. Финансовъ); 5) тарифы, для кото-

вонность сбора за перегрузку *послѣ изданія списка 1883 года*, въ которомъ сборъ этотъ не разрѣшенъ; сборъ остается незаконнымъ, хотя бы такса и была представлена на утвержденіе М-ва Путей Сообщ. Наоборотъ, сборъ за перегрузку, взятый до 15-го февраля 1883 года, не подлежитъ возврату, если только такса была представлена на утвержденіе М-ва Пут. Сооб. (*отд. рѣш.* 17 ноября 1889 г. по д. Книзь и Вернеръ съ Балтійскою ж. д. № 1318—89 г. и др.). Вообще, законъ 19 декабря 1886 г. имѣетъ отношеніе лишь къ таксамъ, дѣйствовавшимъ до 15 февраля 1883 г., что въ каждомъ данномъ случаѣ и должно быть доказано (*отд. рѣш.* 16 мая 1891 г. по д. Соболева съ Моск.-Кур. ж. д. № 6544—90).—Такса сборовъ за нагрузку, выгрузку и перегрузку, представленная въ Мин-во Пут. Сообщ., считается, въ силу закона 19 декабря 1886 года, утвержденною, хотя бы эта такса была опубликована въ такомъ изданіи, какъ конвенція желѣзныхъ дорогъ о прямомъ сообщеніи (*отд. рѣш.* 14 декабря 1890 года по д. Лисицына съ Главн. Общ. № 6148—90 г. и др.).

¹⁾ Подъ тарифомъ законъ (8 марта 1889 г.) разумѣетъ „взимаемыя на желѣзныхъ дорогахъ провозныя платы, дополнительные и другіе сборы, а равно правила примѣненія упомянутыхъ платъ и сборовъ“ (прим. 1 къ ст. 1). Сюда же относятся и т. н. классификаціи (ср. рѣш. Сената 1883 г. № 4, 1889 г. № 107 и др.).

§ 37. ТАРИФЫ НЕДѢЙСТВИТЕЛЬНЫЕ. ПОСЛѢДСТВІЯ НЕДѢЙСТВИТЕЛЬНОСТИ. 269

рыхъ *срокъ вступленія въ силу указанъ ранѣе*, чѣмъ слѣдуетъ по §§ 12 и 13 тѣхъ же „Правилъ“. Въ случаяхъ, указанныхъ въ пп. 2 и 5 тарифъ долженъ быть признанъ недѣйствительнымъ только *временно*, т.-е. до истеченія шестинедѣльнаго или трехнедѣльнаго срока или же—другого срока, назначеннаго Министерствомъ Финансовъ для введенія въ дѣйствіе тарифа. Кромѣ того, недѣйствительными должны считаться всѣ тарифы, находящіеся въ противорѣчій съ законами, указанными выше въ §§ 34 и 35.

Всякій законъ, а слѣдовательно, и законъ 8 марта 1889 года, долженъ считаться имѣющимъ силу *lex perfecta*, пока не будетъ доказано противное. Не было бы, поэтому, особенной надобности указывать на то, что нарушеніе правилъ о введеніи въ дѣйствіе тарифовъ влечетъ за собою ихъ недѣйствительность, если бы не § 15 Правилъ Мин. Финансовъ, въ которомъ сказано, что „тарифы, печатаемые и вводимые въ дѣйствіе желѣзными дорогами по изданіи сихъ правилъ, признаются недѣйствительными *въ случаѣ нарушенія условій, указанныхъ въ §§ 12 и 14* (т.-е. въ случаѣ неопубликованія въ „Сборникѣ“, а равно— введенія въ дѣйствіе безъ требуемыхъ измѣненій или—до истеченія законнаго срока со дня публикаціи). Это какъ бы даетъ поводъ думать, что всякія другія нарушенія недѣйствительности влечъ за собою *не могутъ*, но выводъ этотъ былъ бы неправиленъ. Если тарифъ, опубликованный не „*вполнѣ соотвѣтственно*“ волю Мин. Финансовъ, считается недѣйствительнымъ, то какимъ же образомъ можно считать дѣйствительнымъ такой тарифъ, который на разсмотрѣніи Министерства вовсе не находился или опубликованъ ранѣе, чѣмъ оно успѣло его рассмотреть? Единственное нарушеніе, котораго нельзя считать настолько существеннымъ, чтобы оно влекло за собою недѣйствительность, это—ненапечатаніе публикаціи о тарифѣ *въ мѣстныхъ газетахъ*. Сопоставляя §§ 12 и 15 Правилъ, нельзя не прийти къ тому выводу, что публикація въ мѣстныхъ газетахъ *не предписана* Министерствомъ *подъ страхомъ недѣйствительности* ¹⁾. Слѣдуетъ, однако, оговориться, что при несоблюденіи этого порядка судъ

¹⁾ То же самое слѣдуетъ сказать о такомъ, напр., упущеніи желѣзной дороги, какъ непредставленіе въ Министерство требуемыхъ свѣдѣній и документовъ въ качествѣ приложений къ проекту тарифа. (см. § 33). Такое упущеніе также не можетъ влечь за собою недѣйствительности тарифа. Только въ этомъ смыслѣ и можно понимать объясненіе С. Ю. Витте, данное имъ на XXIX Общ. Съѣздѣ предст. русск. ж. д. Цѣль § 15 „Правилъ“, согласно этому объясненію, указать именно на то, что, хотя отъ дорогъ требуется соблюденіе цѣлаго ряда условій при введеніи тарифовъ, „но Мин. Финансовъ признаетъ возможнымъ считать недѣйствительными *только тѣ тарифы*, которые будутъ печатаемы и вводимы съ нарушеніемъ условій, означенныхъ въ §§ 12, 13 и 14“ (Прот. XXIX Общ. Съѣзда, стр. 127).

въ силу ст. 68 Общ. Уст. не лишень права войти въ разсмотрѣніе вопроса о томъ, можетъ ли тарифъ считаться въ *достаточной мѣрѣ опосредственнымъ во всеобщее свѣдѣніе* (рѣш. 1887 года № 87 по д. Говарда). Одинъ тотъ фактъ, что тарифъ напечатанъ въ „Сборникѣ“, обыкновенно достаточенъ, но не слѣдуетъ забывать, что „Сборникъ Тарифовъ“ не Сводъ Законовъ, знаніе котораго обязательно для каждаго. Поэтому, если, наприм., „Сборникъ“ на той станціи, откуда товаръ отправленъ, не полученъ ¹⁾, если на станціи не вывѣшено объявленія о тарифѣ и т. п., то судъ можетъ возложить на желѣзную дорогу отвѣтственность за *убытки*, причиненные этимъ упущеніемъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что судъ вообще разрѣшаетъ лишь вопросъ объ обязательности тарифа по данному судебному дѣлу, т.-е., въ отношеніи къ тѣмъ грузамъ, о которыхъ дѣло производится. Онъ не можетъ постановить рѣшенія о *признаніи тарифа недѣйствительнымъ*, ибо это представляло бы собою вторженіе въ сферу административной власти. Если тарифъ утвержденъ Мин. Финансовъ, то отбѣнить его можетъ только Прав. Сенатъ въ порядкѣ, указанномъ въ ст. 5 закона 8 марта; разрѣшеніе же подобныхъ вопросовъ судебнымъ порядкомъ противорѣчило бы ст. 2 Уст. Гражд. Суд. ²⁾.

Изъ того, однако, что судъ можетъ разрѣшить вопросъ только объ обязательности тарифа въ примѣненіи къ индивидуально определеннымъ грузамъ, *еще не слѣдуетъ, что оспаривать дѣйствительность тарифовъ можетъ только грузоозяинъ, а не желѣзная дорога*. Правда, что желѣзная дорога *сама виновата* въ томъ, что тарифъ, введенный ею въ дѣйствіе, оказался недѣйствительнымъ: она сама допустила тѣ нарушенія, которыя въ этому привели и которыя грузоозяевамъ по большей части неизвѣстны. Изъ этого нѣмецкая практика и выводитъ, что дорога, опубликовавшая тарифъ, не можетъ *сама же* оспаривать его дѣйствительность, заявляя на этомъ основаніи

¹⁾ „Сборникъ“, однако, на всѣ станціи *разсылается обязательно*. Кромѣ того, Мин. Пут. Сообщенія предписано дорогамъ хранить на станціяхъ экземпляръ „Сборника“ на видныхъ мѣстахъ у станціонныхъ кассъ (Журналъ Мин. П. С. 1890 г. № 37).

²⁾ *Только въ этомъ смыслѣ слѣдуетъ понимать объясненіе С. Ю. Витте, что § 15 Правилъ Мин. Фин. о признаніи тарифовъ въ извѣстныхъ случаяхъ недѣйствительными имѣетъ „во всякомъ случаѣ значеніе признанія тарифовъ неправильными съ точки зрѣнія администраціи, а не суда“* (Прот. XXIX Общ. Сѣзда, стр. 127). Нашъ законъ никогда не доводилъ принципа раздѣленія властей до такихъ крайностей, до какихъ доводитъ его по временамъ французская практика (см. выше). Судъ у насъ не имѣетъ той власти, какую онъ имѣетъ въ Англіи; онъ не можетъ постановлять приговоры о запрещеніи дальнѣйшаго примѣненія тарифа, но разрѣшеніе вопроса объ обязательности тарифа *для даннаго лица* по смыслу дѣйствующихъ законовъ суду всецѣло предоставлено.

требованіе о возвратѣ недобора или споръ противъ требованія о переборѣ (Eger, II, 397; Schott, 376). Но этотъ выводъ представляетъ собою смѣшеніе началъ частнаго и публичнаго права ¹⁾. По нашему закону (ст. 68 Общ. Уст.), во всякомъ случаѣ, правило о томъ, что плата подлежитъ исчисленію только на основаніи законодѣйствующихъ и опубликованныхъ тарифовъ, носить характеръ нормы публичнаго права; ни соглашеніе сторонъ (ст. 71), ни вина одной изъ сторонъ (желѣзной дороги), не могутъ служить поводомъ къ непримѣненію этого постановленія закона; въ томъ же смыслѣ вопросъ этотъ постоянно рѣшается во французской касс. практикѣ (см., напр., Dalloz, 1882, I, 32; 1883, I, 480 и мн. др.). Если тарифъ не былъ на разсмотрѣніи правительства или не былъ опубликованъ во всеобщее свѣдѣніе, то на недействительность его предъ судомъ вправѣ ссылаться *обѣ* стороны и предъявлять на этомъ основаніи требованія *обѣ* уплатѣ перебора или недобора.

Допустимъ теперь, что вслѣдствіе спора какой-либо изъ сторонъ публикація о тарифѣ признана недействительною, т.-е. судъ призналъ, что она не можетъ служить основаніемъ для исчисленія слѣдующихъ дорогамъ платежей. Тогда возникаетъ вопросъ о томъ, *по какому же основанію* въ этомъ случаѣ платежи должны быть исчислены. Основаніемъ этимъ долженъ служить, прежде всего, *послѣдній действительный тарифъ*, что признаетъ и нашъ Сенатъ (ср. рѣш. 1886 г., № 41 по д. Молленгауера, въ которомъ разъяснено, что тарифъ, при отсутствіи протеста со стороны Министерства, можетъ имѣть силу и по истеченіи назначеннаго срока, и рѣш. 1888 г., №№ 4 и 5, по дд. Мурсова) и иностранная практика (Eger, II, 397; Féraud-Giraud, I, 320). Если недействительность новаго тарифа временная, то старый тарифъ подлежитъ примѣненію до наступленія того срока (см. выше), по истеченіи коего новый тарифъ становится действительнымъ (*отд. рѣш.* 18 ноября 1893 г. по д. Штейнберга съ Привисл. жел. дор. № 3710—92 г.). Отъ Мин. Финансовъ зависитъ сдѣлать обязательнымъ и какой-либо другой тарифъ *взамѣнъ* недействительнаго, такъ какъ ему предоставлена власть издавать тарифы. Подобныя указанія Мин. Финансовъ могутъ, однако, имѣть значеніе *только на будущее время*. Если, далѣе, не имѣется ни послѣдняго действительнаго тарифа, ни указанія Министерства о томъ, какимъ тарифомъ долженъ быть замѣненъ тарифъ недействительный, то платежи должны быть исчислены по утвержденнымъ правительствомъ *максимальнымъ нор-*

¹⁾ Нѣмецкіе юристы ссылаются на то, что предоставить дорогамъ право на оспариваніе ими же изданнаго тарифа и на предъявленіе требованій о недоборѣ на этомъ основаніи значило бы предоставлять имъ извлеченіе выгодъ изъ собственной пхъ вины.

мамъ для провозныхъ платъ и дополнительныхъ сборовъ. Могутъ быть случаи, однако, когда и это невозможно, когда приходится, напр., разрѣшать вопросъ о томъ, въ какомъ размѣрѣ можетъ быть взимаемъ какой-либо *новый сборъ*, который правительство разрѣшило безъ указанія размѣра. Тогда (если вообще признать за дорогами право на какое-либо вознагражденіе; см. ниже, § 42) придется прибѣгнуть къ опредѣленію *стоимости* той операціи, за которую сборъ взимается ¹⁾, путемъ эспертизы или другихъ доказательствъ ²⁾. Наконецъ, если сборъ не только не опредѣленъ въ размѣрѣ, но и вовсе не разрѣшенъ правительствомъ, то вопросъ о правѣ дорогъ на возмѣщеніе понесенныхъ ими наличныхъ расходовъ долженъ быть разрѣшенъ по правиламъ, которыя указаны ниже въ § 42.

Нарушеніе правилъ, установленныхъ для изданія тарифовъ, влечетъ за собою не только недѣйствительность тарифныхъ публикацій, но и обязанность дороги возмѣстить понесенные по ея винѣ *убытки*. Мы видѣли выше, что если опубликованный тарифъ введенъ въ дѣйствіе съ нарушеніемъ установленныхъ правилъ, то, не взирая

¹⁾ См. въ томъ же смыслѣ Егер. II, 397.

²⁾ „Сообразно количеству и качеству труда, а также соотвѣтственно мѣстнымъ цѣнамъ“ (рѣш. 1883 г. № 108 по д. Кекина). Впрочемъ, изъ рѣш. Сената 1885 г. № 128 по д. Панина видно, что судъ, и не прибѣгая къ эспертизѣ, можетъ признать размѣръ сбора непреувеличеннымъ по отношенію его къ провозной платѣ. Если дѣло рѣшается на основаніи эспертизы, то задача эспертовъ заключается лишь въ опредѣленіи „накладныхъ расходовъ“, понесенныхъ дорогою на данную операцію, или вѣрнѣе (какъ это преподавано въ центрированомъ выше англійскомъ законѣ 10 августа 1888 г.) тѣхъ расходовъ, которые *необходимы* для данной операціи. По вопросу о томъ, насколько при оцѣнкѣ стоимости какой либо операціи могутъ быть приняты въ расчетъ *постоянныя приспособленія*, устроенныя дорогою, мы находимъ разъясненіе въ департаментскомъ рѣшеніи Сената 18 февраля 1888 г. по д. Красникова съ Главн. Общ. и Рыб.-Болог. ж. д. Въ этомъ дѣлѣ дорога, доказывая стоимость нагрузки, включила въ эту стоимость такіе расходы, какъ постройка проволочной желѣзной дороги и складовъ, содержаніе служащихъ, наблюдающихъ за нагрузкою, и т. п. Палата согласилась съ этими соображеніями, но Сенатъ призналъ ихъ неправильными. Ссылаясь на рѣш. 1883 г. № 108 и 1885 г. № 128, Сенатъ указываетъ, что размѣръ платы долженъ быть опредѣленъ по количеству труда „и стоимости тѣхъ приспособленій, которыя сдѣланы съ цѣлью уменьшенія этого труда и пониженія, такимъ образомъ, заработной платы“. Въ виду этого, Сенатъ и не призналъ возможнымъ опредѣлить размѣръ сбора за нагрузку „по стоимости устройства такихъ приспособленій, которыя къ такой нагрузкѣ никакого отношенія не имѣютъ“ (проволочная желѣзная дорога и товарные склады). Впрочемъ, въ *отд. рѣш.* 23 марта и 25 мая 1888 г. по дд. Арефьева и Кекина съ Главн. Общ. №№ 6416—86 и 3182—87 Сенатъ вновь указываетъ на то, что заключеніе суда о непреувеличенности сбора и въ томъ числѣ—оцѣнка отчетовъ железнодорожныхъ обществъ относится къ существу дѣла и не подлежитъ кассационной провѣркѣ.

на то, что нарушенія эти публикѣ неизвѣстны и она, такимъ образомъ, введена въ заблужденіе публикаціею, послѣдняя никакого значенія для исчисленія *смыдужьхъ дорогахъ платежей* имѣть не можетъ. Но это не исключаетъ ответственности дорогъ за убытки. Убытки можетъ нести, прежде всего, самъ грузохозяинъ, которому приходится уплатить за перевозку болѣе, чѣмъ онъ предполагалъ, дѣлая коммерческой расчетъ. Но убытки могутъ нести и другія лица. Иностранная практика признала, напр., право на возмѣщеніе убытковъ за лицомъ, которому дорога послала циркуляръ о повышеніи тарифа, что побудило его отказаться отъ посылки товара, между тѣмъ какъ повышеніе на самомъ дѣлѣ оказалось недѣйствительнымъ и объ этомъ знали другіе отправители, съ которыми данный отправитель лишенъ былъ возможности конкурировать (Eger, II, 397; см. также Lyon Саѣп, I, 500) ¹⁾.

Наконецъ, кромѣ ответственности за убытки частныхъ лицъ, нарушеніе дѣйствующихъ правилъ о тарифахъ можетъ влечь за собою для дорогъ *административную кару*, установленную, напр., въ законодательствахъ англійскомъ, французскомъ и др.

§ 38. Примѣненіе тарифовъ: а) Толкованіе.

Первымъ вопросомъ примѣненія тарифовъ является вопросъ объ ихъ *толкованіи*. На тарифъ можно смотрѣть двоякимъ образомъ. Прежде всего, можно видѣть въ немъ нѣчто въ родѣ прейскуранта, который имѣется въ виду при заключеніи договора перевозки и, такимъ образомъ, какъ бы составляетъ часть самаго договора. Если такъ, то тарифы должны быть толкуемы по правиламъ, установленнымъ для *толкованія договоровъ* (стт. 1536—1539 Зак. Гражд.) и толкованіе это, относясь къ фактической сторонѣ дѣла, *не подлежитъ протрѣкѣ кассационнаго суда*. Мнѣніе это до послѣдняго времени преобладало въ нашей кассационной практикѣ ²⁾. Въ послѣднее время все

¹⁾ Особое вниманіе практики обратилъ на себя вопросъ о послѣдствіяхъ допущенія дорогами *рефакцій* или введенія въ дѣйствіе рефакціонныхъ тарифовъ (см. выше, § 35). Помимо права потерпѣвшихъ конкурентовъ на возмѣщеніе понесенныхъ ими убытковъ, признаваемого на Западѣ повсемѣстно, административная практика, напр., во Франціи и въ Бельгіи нашла еще одно средство для борьбы съ этимъ зломъ, а именно, администрація предоставляла себѣ право во всякое время *распространить рефакціонное пониженіе на осталь отправителей*, т.-е., оставивъ въ силѣ самое пониженіе, признать недѣйствительными тѣ условія, ради которыхъ пониженіе обѣщано (Loisel, 96). Въ Бельгіи такая мѣра даже предусмотрена въ законѣ (art. 39 cahier des charges); во Франціи же она, кажется, отошла уже въ область преданій.

²⁾ См. рѣш. 1883 г. № 100 по д. Лапина, рѣш. 1881 г. № 79 по д. Шпака (по вопросу о толкованіи конвенціи) и цѣлый рядъ новѣйшихъ отд. рѣшеній

чаще встрѣчаются рѣшенія въ противоположномъ смыслѣ. Желаніе предохранить кассационную инстанцію отъ обремененія ея многочисленными и юридически бесплодными вопросами о смыслѣ тѣхъ или иныхъ тарифныхъ статей, конечно, вполне естественно, но, въ виду закона 8 марта 1889 года, практикѣ Сената, по всей вѣроятности, въ будущемъ суждено постепенно все болѣе и болѣе заглядывать въ эту область. Утвержденный законодѣйствующій тарифъ представляетъ собою *актъ распоряженія административной власти*. Въ качествѣ такого акта тарифъ не можетъ быть приравненъ къ письменнымъ доказательствамъ ¹⁾, и толкованіе его подлежитъ контролю кассационной инстанціи, тѣмъ болѣе, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ тарифы даже издаются самимъ правительствомъ и публикуются въ Собр. Узак. (законъ 12 августа 1889 г.—*Собр. Узак.* № 101); проводятъ же различіе между такими тарифами и тѣми, которые только утверждены правительствомъ (съ измѣненіями или безъ измѣненій)

Сената по тарифнымъ дѣламъ. Только въ нѣкоторыхъ дѣлахъ, гдѣ предметомъ жалобы служило *извращеніе* смысла документа, Сенатъ считалъ возможнымъ войти въ разсмотрѣніе тарифа, причемъ иногда это ставилось въ зависимость отъ представленія *подлинныхъ тарифовъ* (впрочемъ, въ послѣднее время Сенатъ отъ этого послѣдняго требованія отказался и, кромѣ того, разъяснилъ, что, если судъ находитъ выписку изъ тарифа недостаточно ясной, то на основ. ст. 363 Уст. Суд. онъ обязанъ потребовать отъ стороны, представившей эту выписку представленія подлиннаго тарифа—*отд. рѣш.* 13 марта 1896 г. по д. Вальберга съ Упр. каз. ж. д. № 5463—95 г.).

¹⁾ Къ письменнымъ доказательствамъ Сенатъ относитъ исходящія отъ Мин. Путей Сообщенія *справки и удостовѣренія*. Такъ, въ рѣш. 1883 г. № 108 по д. Кекина Сенатъ не нашелъ возможнымъ войти въ обсужденіе смысла удостовѣренія Мин-ва о длинѣ вѣтви (въ настоящее время, когда протяженія удостовѣряются „таблицами постанціонныхъ тарифныхъ разстояній“, публикуемыми въ Собр. Уз., вопросъ о протяженіи, наоборотъ, уже становится кассационнымъ). Въ томъ же рѣшеніи, однако, было объяснено, что, если справка касается вопроса объ исполненіи Высоч. утв. устава (объ утвержденіи сбора за нагрузку и выгрузку), то она подлежитъ толкованію Сената. Но отъ этого начала Сенатъ, повидимому, опять отступился, судя по многимъ рѣшеніямъ по вопросу о примѣненіи законовъ 19 дек. 1886 и 22 янв. 1887, въ которыхъ, наоборотъ, вопросъ о томъ, представленъ ли тарифъ на утвержденіе Мин-ва Пут. Сообщ., отнесенъ къ фактической сторонѣ дѣла.—Въ рѣш. 1883 г. № 108 Сенатъ, очевидно, безъ достаточнаго основанія, отнесъ къ существу дѣла вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли Калашниковскую вѣтвь Николаевской ж. д. считать частью главнаго пути или вспомогательнымъ путемъ, о которомъ говорится въ § 26 Уст. Гл. Общ. и который подлежитъ эксплуатаціи по особымъ правиламъ.—Изъ рѣш. 1891 г. № 79 по д. Троицкаго можно заключить, что всякаго рода правила, утвержденныя Мин-вомъ Путей Сообщенія, Сенатъ признаетъ подлежащими толкованію въ кассационной инстанціи не только тогда, когда они опубликованы въ Собраніи Узак., но и тогда, когда они представлены къ дѣлу въ воли.

было бы непослѣдовательно. Впрочемъ, въ томъ же рѣш. 1883 г. № 100 по д. Лапина, въ которомъ Сенатъ признаетъ себя некомпетентнымъ въ обсужденіи вопроса о смыслѣ спеціальнаго тарифа, Сенатъ мотивируетъ свой взглядъ именно тѣмъ, что „спеціальныя тарифы издаются съѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ безъ всякаго участія правительственной власти“. Въ рѣшеніи 1889 г. № 106 по д. Павлова Сенатъ признаетъ, что тарифныя *классификаціи* должны быть толкуемы по правиламъ, установленнымъ для толкованія *законовъ* (ст. 65 Основн. Закон.). Если, такимъ образомъ, при толкованіи тарифа судъ *вовсе не входитъ въ обсужденіе вопроса о намяреніи стороны*, то и Сенатъ, провѣряя рѣшеніе суда по этому вопросу, не входитъ въ разсмотрѣніе т. н. „существова дѣла“ и *вовсе не нарушаетъ* ст. 793 Уст. Гр. Суд.

Французская практика приравниваетъ тарифы ¹⁾ къ прочимъ актамъ административной власти, нарушение смысла коихъ, какъ и нарушение смысла закона, составляетъ поводъ кассациі ²⁾. Иначе смотритъ на этотъ вопросъ судебная практика въ Германіи и Австріи, но это зависитъ отъ того, что тамъ тарифы не подлежатъ въ видѣ общаго правила утвержденію правительства. По крайней мѣрѣ, та же практика допускаетъ кассационныя жалобы на неправильное истолкованіе „регламента“ (*Betriebsreglement*, нынѣ въ Германіи переименованный въ *Verkehrsordnung*), т.-е. „условія перевозки“, утвержденныхъ правительствами Германіи и Австріи ³⁾.

¹⁾ За исключеніемъ *иностранныхъ*—*Dalloz*, 1892, I, 294 и др.

²⁾ „*Les tarifs des compagnies des chemins de fer régulièrement approuvés ont force de loi; en conséquence il appartient à la cour de cassation d'en contrôler l'interprétation d'après la saine entente des tarifs de la compagnie et les faits souverainement constatés par le juge du fond* (*Dalloz*, 1880, I, 412; 1882, I, 64, 108; 1883, I, 335; 1889, I, 110 и мн. др. *Féraud-Giraud*, I, 348).— Окончательному разрѣшенію низшихъ инстанцій подлежатъ только *вопросы факта, отъ которыхъ зависитъ* примѣненіе тарифовъ (напр., вопросъ о значеніи того или иного наименованія товара въ торговлѣ, о свойствахъ того или иного груза и т. д.; *ibid*, 349). Къ числу вопросовъ факта Касс. Судъ относитъ и толкованіе *договоровъ объ эксплуатаціи частныхъ вѣтвей*, которые остаются договорами, хотя бы въ нихъ и содержались тарифныя правила (*Dalloz*, 1891, 228).

³⁾ Надо замѣтить, что, по взгляду нѣмецкихъ юристовъ, регламентъ не имѣетъ безусловной силы закона, какъ нашъ Общій Уставъ; онъ имѣетъ только значеніе обязательной инструкціи *для желѣзныхъ дорогъ* о томъ, на какихъ условіяхъ должны быть заключаемы договоры съ отправителями. По отношенію же къ публикѣ регламентъ не богѣе, какъ публикація объ условіяхъ, на какихъ имѣютъ быть заключаемы договоры перевозки. Тѣмъ не менѣе, Имперскій Судъ считаетъ себя вправе входить въ разсмотрѣніе жалобъ объ отмѣнѣ рѣшеній по нарушенію смысла регламента, имѣя въ виду именно то обстоятельство, что регламентъ представляетъ „абсолютную норму“, *смыслъ* ко-

Помимо закона 8 марта 1889 г., въ пользу допущенія жалобъ объ отмѣнѣ рѣшеній по неправильному истолкованію тарифовъ можно привести еще и другіе доводы. Мы видѣли, что теорія, не допускающая подобныхъ жалобъ, исходитъ изъ представленія о тарифѣ, какъ о чемъ-то въ родѣ прейскуранта. Но между прейскурантомъ и тарифомъ та существенная разница, что тарифъ примѣняется въ силу закона не только тогда, когда этого хотятъ стороны, но и *вопреки ихъ желанію* (стт. 68 и 71 Общ. Уст.). Поэтому, и нельзя никакъ согласиться съ тѣмъ, что толкованіе тарифа представляетъ собою толкованіе намѣренія сторонъ.

Во всякомъ случаѣ необходимо сказать, что допущеніе кассационныхъ жалобъ на неправильное истолкованіе тарифовъ не только не грозитъ интересамъ тяжущихся (ибо Сенатъ при нормальныхъ условіяхъ имѣетъ такую же возможность правильно понять тарифъ, какую имѣютъ низшія инстанціи), но, наоборотъ, представляетъ собою необходимую гарантію для единообразнаго примѣненія дѣйствующихъ тарифовъ, гарантію, въ которой публика несомнѣнно нуждается ¹⁾.

Что касается вопроса о томъ, *какихъ правилъ* слѣдуетъ придерживаться при толкованіи тарифовъ, то, какъ мы видѣли, нашъ Сенатъ въ рѣш. 1889 г. № 106 по д. Павлова выражаетъ мнѣніе, что тарифы (классификаціи) должны быть толкуемы по правиламъ, установленнымъ для *толкованія законовъ*. Изъ этого общаго принципа Сенатъ дѣлаетъ, между прочимъ, тотъ выводъ, что „при примѣненіи классификаціи товаровъ, установленной въ тарифѣ, встрѣчающіяся въ ней названія товаровъ должны быть принимаемы *во всемъ объемѣ ихъ значенія* ²⁾, и *идѣ номенклатура не дѣлаетъ различія, тамъ и*

торой не можетъ зависетьъ отъ намѣренія сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки („eine absolute Norm, welcher *als solcher* die Contrahenten sich unterworfen haben“—Eisenb. Entscheid. V, 137).

¹⁾ Нужно, однако, сознаться, что при той массѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, которая нынѣ поступаетъ въ кассационную инстанцію, Сенатъ положительно лишень возможности отнестись къ этому дѣлу съ тѣмъ вниманіемъ, которое ему подобаешь. Противъ этого ненормальнаго заповненія Сената необходимо придумать какія-либо мѣры и, чѣмъ скорѣе это будетъ сдѣлано, тѣмъ лучше.

²⁾ Причемъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что желѣзнодорожная номенклатура не всегда совпадаетъ съ номенклатурою торговою или, напр., съ номенклатурою таможеннаго тарифа, въ виду чего одно то, что то или другое названіе товара (напр., „табачныя издѣлія“) употребляется въ извѣстномъ смыслѣ, напр., въ таможенномъ тарифѣ или въ уставѣ объ акцизномъ сборѣ, само по себѣ еще не свидѣтельствуетъ о томъ, что названіе это имѣетъ тотъ же смыслъ въ желѣзнодорожномъ тарифѣ (*противное* мнѣніе—по вопросу о „табачныхъ

толкованіе не можетъ его сдѣлать“; основываться же на „общемъ смыслѣ“ тарифа судъ можетъ только при „неполнотѣ, неясности, недостаткѣ или противорѣчій“ въ буквальной редакціи онаго ¹⁾. Такова же постоянная практика французскаго кассационнаго суда, который также не допускаетъ распространительнаго или ограничительнаго толкованія тарифовъ вопреки ихъ буквальному смыслу по соображеніямъ, основаннымъ на „usages du commerce et les pratiques des divers pays“, или „considerations d'equité“, или, наконецъ, на сопоставленіи тарифа данной дороги съ тарифами другихъ дорогъ ²⁾.

Англійская юриспруденція допускаетъ въ видѣ общаго начала, что тарифы должны быть толкуемы въ смыслѣ *наименѣе обременительномъ для публики* ³⁾. Въ такой общей формѣ съ этимъ положеніемъ согласиться нельзя, ибо тарифъ не договоръ, а распоряженіе правительственной власти; только договоры толкуются всегда въ пользу обязавшагося лица (у насъ въ силу ст. 1539 Зак. Гр.). Объяктахъ же распоряженія власти, какъ и о законахъ, нельзя сказать, что они подлежатъ толкованію непременно въ смыслѣ наиболѣе выгодномъ для того лица, на которое закономъ или распоряженіемъ возложены извѣстныя обязанности. Имѣя, однако, въ виду, что *пу-*

издѣліяхъ“—высказано Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 15 янв. 1894 г. по д. Мытника съ Двин.-Вит. ж. д. № 157—93 г. и др.).

¹⁾ Въ виду этого Сенатъ признаетъ рѣшеніе недостаточно мотивированнымъ, если въ немъ не содержится *точныхъ* ссылокъ на тарифныя правила, точнаго разбора этихъ правилъ, а вмѣсто этого въ рѣшеніи безъ точной мотивировки сдѣлана ссылка на „общій смыслъ“ тарифа (*отд. рѣш.* 11 февраля 1894 г. по д. Галеркина съ Дин.-Вит. ж. д. № 49—93 г.). Признавая представленную къ дѣлу выписку изъ тарифа слишкомъ краткою, судъ за силою ст. 368 Уст. Гр. Суд. обязанъ потребовать представленія подлиннаго тарифа (*отд. рѣш.* 13 марта 1896 г. по д. Вальберга съ Упр. каз. ж. д.).

²⁾ См. Féraud-Giraud I, 334; Dalloz 1882, I, 14; 1888, I, 26, 388 и ми. др. Изъ этого Касс. Судъ выводитъ, напр., что, при разрѣшеніи вопроса объ отнесеніи груза къ тому или другому классу, судъ можетъ принять во вниманіе только свойства самаго груза, но отнюдь не то, для чего *предназначаетъ его отправитель* (дѣло шло о грузѣ, который *годился* и былъ назначенъ для удобренія; на этомъ основаніи низшія инстанціи сочли возможнымъ таксировать его, какъ удобреніе, но Касс. Судъ нашелъ, что это было бы правильно тогда, когда грузъ годился бы *только* на удобреніе). Ср. Dalloz 1886, I, 37; 1888, I, 425; 1889, I, 232, 1891, I, 216 и др. — Точно также на примѣненіе тарифа не можетъ вліять измѣненіе *внѣшней формы* предмета (Féraud-Giraud, I, 342).

³⁾ Hodges, 540. Впрочемъ, многіе суды этого правила не признаютъ, исходя изъ того, что тарифъ не *налогъ* (Taxing Act) а, наоборотъ, представляетъ собою только ограниченіе правъ *железныя дороги*. Не будь этого ограниченія, дороги могли бы взимать плату въ произвольномъ размѣрѣ по соглашенію съ отправителемъ (Browne, 285).

бликація составляетъ необходимое условіе дѣйствительности всякаго тарифа, нельзя не признать, что всякій тарифъ подлежитъ примѣненію лишь въ томъ смыслѣ, въ какомъ онъ опубликованъ, т.-е. въ томъ смыслѣ, въ какомъ должна понимать его публика, для которой онъ предназначенъ. Поэтому, если въ редакціи тарифа допущена неточность или неясность, то судъ не вправе для выясненія смысла тарифа прибѣгать къ тѣмъ соображеніямъ, на коихъ тарифъ основанъ (подготовительнымъ матеріаламъ, протоколамъ сѣздовъ, комиссій и т. п.), если соображенія эти не принадлежатъ къ числу общеизвѣстныхъ. Судъ разрѣшаетъ вопросъ не о томъ, что именно предполагалось опубликовать въ тарифѣ, а о томъ, какъ тарифъ долженъ быть понятъ публикою въ томъ видѣ, въ какомъ онъ опубликованъ. Въ этомъ смыслѣ взглядъ англійской практики заключаетъ въ себѣ долю истины. Нашъ Сенатъ въ цѣломъ рядѣ рѣшеній также признаетъ необязательнымъ для суда толкованіе тарифа, исходящее отъ органовъ Министерства Финансовъ, если это толкованіе изложено въ документѣ, *не опубликованномъ* въ порядкѣ, установленномъ для тарифовъ (см., напр., *отд. рѣш.* 25 октяб. 1896 г. по д. Случевского съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 6849—95 г.)¹⁾.

¹⁾ Какъ замѣчено выше, въ послѣднее время все чаще попадаются рѣшенія, въ которыхъ разъясняется смыслъ того или другого тарифа. Считаю не лишнимъ тутъ привести нѣкоторые изъ этихъ рѣшеній о смыслѣ тарифовъ, возбудившихъ споры на практикѣ. Въ *отд. рѣш.* 24 мая 1896 г. по д. Флейшица съ Харьк.-Никол. ж. д. № 19—96 г. и др. разъяснено, что по смыслу Свода *льбныхъ* тарифовъ за №№ 2587 и 4985 пониженная плата за провозъ картофеля не можетъ имѣть примѣненія къ перевозкамъ до портовъ и станцій западной и сухопутной границы.—Въ *отд. рѣш.* 25 октября 1896 г. по д. Савича съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 5126—96 г. и др. разъяснено, что специальные тарифы №№ 25 и 26 Свода *льбныхъ* тарифовъ (для грузовъ, отправляемыхъ въ Границу и Сосновицы) подлежали совмѣстному примѣненію, разъ, со введеніемъ тарифа № 26, тарифъ № 25 не былъ отмѣненъ.—Въ *отд. рѣш.* 25 октября 1896 г. по д. Гора съ Двин.-Витеб. ж. д. признано, что по смыслу табличнаго *льбнаго* тарифа № 178 (Сводъ 1890 г.) примѣненіе этого тарифа не ограничивается тѣми случаями, когда грузъ перевозится со станцій Кур-Харьк.-Азов. ж. д. чрезъ Орель, Двинскъ и Калкуны на каковую либо дальнѣйшую станцію по направленію къ Либавѣ.—Въ *отд. рѣш.* 16 октяб. 1897 г. по д. Гринфельда съ Упр. каз. ж. д. № 4179—96 г. признано, что, по смыслу примѣч. II къ § 4 *льбнаго* тарифа № 5244, формула этого тарифа примѣнима къ грузамъ льянаго сѣмени внутренняго сообщенія, идущимъ съ разныхъ станцій въ Митаву.—Въ рядѣ рѣшеній признано, что по смыслу тарифа № 5609 (сводъ тарифовъ на *рыбу*) подъ наименованіе „рыбная мелочь“ подходят всякія мелкія породы рыбъ и, притомъ, независимо отъ рода упаковки; особый родъ упаковки (въ бочкахъ) составляетъ непремѣнное условіе для примѣненія этого тарифа лишь при перевозкѣ маломѣрновъ крупныхъ породъ (*отд. рѣш.* 15 декабря 1896 г. по д. Фрейнкеля съ Хар.-Никол. ж. д. № 5830—95 г. и др.) и что тарифъ № 5609, какъ разъясненіе, имѣетъ обратное дѣйствіе (*отд. рѣш.* 26 января 1896

§ 39. Примѣненіе тарифовъ: б) Выборъ тарифа: 1) номенклатура; 2) тарифъ старый и новый; 3) выборъ пути (*via*); 4) примѣненіе специальныхъ тарифовъ и тарифовъ прямого сообщенія.

Приступая къ опредѣленію платы, слѣдуемой за перевозку и соединенныя съ нею дѣйствія, приходится обыкновенно разрѣшить два отдѣльныхъ вопроса. Прежде всего необходимо опредѣлить, *по какому именно* тарифу плата должна быть исчислена. Когда же этотъ тарифъ найденъ, то приходится исчислить самую *плату, слѣдующую по этому тарифу* за данное количество груза, данное разстояніе и т.-д. Въ настоящемъ параграфѣ мы остановимся на первомъ изъ этихъ вопросовъ ¹⁾.

Прежде, чѣмъ рѣшить вопросъ о томъ, по какому тарифу долженъ таксироваться данный грузъ, мы должны опредѣлить, *съ какимъ грузомъ* мы имѣемъ дѣло, т.-е. *какъ этотъ грузъ долженъ быть названъ по тарифной терминологіи, т.-н. номенклатурѣ*. Обращаясь для этого къ т.-н. классификаціи, т.-е. къ перечню всѣхъ грузовъ, принимаемыхъ къ перевозкѣ, мы иногда находимъ въ немъ только родовое названіе (напр., мануфактурный товаръ), подъ которое подходятъ разные грузы и въ томъ числѣ нашъ грузъ, но рядомъ съ этимъ находимъ и болѣе специальное видовое названіе, ближе подходящее. Тогда, конечно, грузъ долженъ быть подведенъ подъ это видовое, а не подъ родовое названіе; это такъ же вѣрно, какъ и то, что случай, подходящий подъ специальный законъ, не долженъ быть подведенъ подъ дѣйствіе закона общаго. Если же, однако, видоваго названія

по д. Карлинскаго съ Либ.-Ром. ж. д. № 3726—95 г.). Въ *отд. рѣш.* 18 янв. 1895 г. по д. Малтинскаго съ Главн. Общ. рос. ж. д. № 5141—94 г. разъяснено, что по смыслу тарифа дорогъ I гр. (1891 г.) обандероленная махорка не считается „табачнымъ издѣліемъ“, а въ *отд. рѣш.* 15 января 1894 г. по д. Мытника съ Двин.-Витеб. ж. д. № 157—93 г. и др. признано, что по смыслу того же тарифа махорка должна считаться „табачнымъ издѣліемъ“, если она перевозится въ толченомъ или крошеномъ видѣ. Въ *отд. рѣш.* 10 ноября 1895 года по д. Крола съ Полѣск. ж. д. № 2971—95 г. разъяснено, что тарифъ № 4141 установленъ для отправокъ между группами желѣзныхъ дорогъ, поименованныхъ въ ш. а и б. этого тарифа и т. д.

¹⁾ Правила о примѣненіи тарифовъ имѣютъ большую экономическую важность. Между тѣмъ, законодательства, какъ наше, такъ и иностранныя, почти не касаются этого предмета, возбуждающаго на практикѣ массу споровъ, предоставляя его на усмотрѣніе дорогъ или администраціи. Наше Мин. Финансовъ отчасти восполняетъ этотъ пробѣлъ, но, казалось бы, есть нѣкоторыя правила, которыя могли бы быть санкціонированы *законодательнымъ* порядкомъ и во всякомъ случаѣ не менѣе этого заслуживаютъ, чѣмъ вопросы о свѣжей провизіи въ буфетахъ или о куреніи на станціяхъ, о которыхъ у насъ изданы особые законы, содержащіеся въ Общ. Уст. рос. ж. д.

мы въ классификаціи не находимъ, то (какъ это преподано Сенатомъ въ цитиров. выше рѣш. 1889 г. № 106 по д. Павлова), мы должны принять родовое названіе во всемъ объемѣ его значенія, не дѣлая различія, не вытекающаго изъ буквального смысла тарифной номенклатуры, т.-е. мы должны подвести грузъ подъ родовое названіе ¹⁾. Если грузъ не подходитъ прямо ни подъ одно изъ названій тарифа, то, по правилу, содержащемуся въ § 12 Устава Главн. Общ., онъ долженъ быть отнесенъ къ той категоріи грузовъ, съ которыми онъ по роду своему имѣетъ болѣе всего сходства ²⁾.

¹⁾ Случай, о которомъ говорится въ рѣшенія по д. Павлова, состоялъ въ слѣдующемъ: въ тарифѣ Моск.-Кур. ж. д. имѣются три названія: дерево обыкновенное, дерево дубовое (или ясное) и доски; дерево обыкновенное отнесено къ IV классу, дерево дубовое къ III классу, а доски къ IV классу. Вопросъ возникъ о томъ, по какому классу должны таксироваться *дубовыя доски*. Дорога, примѣняя по аналогіи то различіе, которое установлено для дерева, сочли себя вправѣ таксировать ихъ по III классу, но Сенатъ призналъ, что въ тарифѣ доски не подраздѣлены на разные виды, и слѣдовательно, всѣ должны таксироваться по IV классу.—При существованіи въ номенклатурѣ наименованія „холстъ внутренняго приготавленія“ подъ это наименованіе подходитъ и холстъ *бумажный* (отд. рѣш. 3 ноября 1894 г. по д. Шможенкова съ Упр. ваз. ж. д. № 720—94 г.).—При существованіи въ номенклатурѣ наименованій „мануфактурный товаръ“, „нитки“, „пряжа“ и „холстъ“ — *бумажныя издѣлія*, если установлено что они составляютъ мануфактурный товаръ, могутъ быть подведены подъ *первое* наименованіе (отд. рѣш. 5 марта 1893 г. по д. Вѣтрова съ Моск.-Кур. ж. д. № 6159—92 г.).—Подъ наименованіе „дичь“ въ номенклатурѣ, утвержденной Мин. Пут. Сообщ., не подходитъ мясо дичихъ животныхъ (напр., зайцевъ)—отд. рѣш. 3 ноября 1894 г. по д. Филатова съ Гл. Общ. № 5320—94 г.

²⁾ „Жизненные припасы и вообще товары, предметы и животныя, не означенные въ предыдущемъ тарифѣ, подлежатъ взиманію платы по тому разряду, къ которому они, по роду своему, ближе подходятъ“. Это правило заимствовано изъ французскаго *cahier des charges* (art 45; Lyon Caën I, 502); оно имѣетъ въ виду примѣненіе собственно *уставной* классификаціи, но имъ можно руководствоваться и въ примѣненіи дѣйствующихъ классификацій. Правило, которое мы находимъ въ прежнихъ „условіяхъ перевозки“, что грузъ, не предусмотрѣнный въ классификаціи, долженъ таксироваться всегда по *первому* разряду, противорѣчно закону; во многихъ случаяхъ оно должно было приводить къ нарушенію *maximum'a*, опредѣленнаго въ Уставѣ Главн. Общ. По разъясненію же Прав. Сен. (рѣш. 1891 г. № 78 по д. Каллана) „одно неупоминаніе о какомъ либо грузѣ въ § 12 Уст. Гл. Общ. не исключаетъ того положенія, что провозная плата за него во всякомъ случаѣ не должна превышать предѣльныхъ нормъ, въ этомъ § указанных“. Надо замѣтить, что наименованіе, не показанное въ классификаціи, приложенной къ какому либо специальному тарифу, мы можемъ найти въ классификаціи тарифа нормальнаго и тогда, конечно, не прибѣгая къ аналогіи, мы прямо должны таксировать грузъ по нормальному тарифу (Féraud-Giraud, I, 326).—Нынѣ дѣйствующее правило тарифа I и II группы (§ 8), въ силу котораго по первому классу должны таксироваться товары, „по свойствамъ своимъ не подходящіе къ какому либо роду

Въ виду запутанности и разнообразія тарифной номенклатуры нашихъ дорогъ Мин. Путей Сообщенія въ 1883 г. утвердило однообразную номенклатуру для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, которая съ изданными къ ней въ разное время дополненіями принимается въ основаніе при составленіи тарифовъ.

Выше (стр. 18) указано, что наименованіе груза въ накладной должно точно сообразоваться съ тарифною номенклатурою. Если это сдѣлано не было, и плата уже взыскана, то, по общему правилу, та сторона, которая утверждаетъ, что плата взыскана была неправильно, должна это доказать (путемъ фактуры, протокола и т. п.), т.-е., если грузъ, названный въ накладной, подходит подъ разные №№ номенклатуры (напр., въ накладной значится „шерсть“, а въ тарифной номенклатурѣ и классификаціи различаются „шерсть русская“ и „шерсть шпанская“ ¹⁾), то должно быть доказано, что при болѣе точномъ наименованіи грузъ подходит не подъ тотъ №, по которому взыскана была плата ²⁾. Во всякомъ случаѣ плата подлежитъ взысканію за *дѣйствительно перевезенный* грузъ. Въ виду этого ошибочное (или хотя бы умышленно неправильное) наименованіе груза въ накладной не имѣетъ значенія, т.-е. не можетъ служить основаніемъ для исчисленія провозной платы; ст. 59 Общ. Уст. сюда не относится (отд. *рѣш.* 23 сент. 1893 г. по д. Цеховича съ Юго-Зап. ж. д. № 3501—92 г. и др.).

Найдя тарифное наименованіе груза, приходится, затѣмъ, для опредѣленія провозной платы, рѣшить вопросъ о томъ, *какой изъ тарифовъ, опредѣляющихъ плату за грузы этого наименованія, долженъ быть примененъ въ данномъ случаѣ?*

Прежде всего, естественно является вопросъ о дѣйствиіи тарифовъ *во времени*. Предположимъ, что въ тотъ моментъ, когда грузъ былъ ввезенъ на станцію, дѣйствовалъ одинъ тарифъ, въ моментъ отправленія груза дѣйствовалъ уже взаимнѣнъ перваго другой тарифъ, который въ свою очередь былъ замѣненъ третьимъ тарифомъ еще до выдачи груза получателю. По какому изъ этихъ тарифовъ плата должна быть исчислена? На это даетъ отвѣтъ ст. 61 Общ. Уст.,

товаровъ, поименованныхъ въ классификаціи“, должно вызывать споры на практикѣ, такъ какъ нѣтъ товара, который *болѣе или менѣе близко* не подходилъ бы подъ одно изъ наименованій номенклатуры.

¹⁾ Объ обязательности составленія особыхъ протоколовъ въ подобныхъ случаяхъ см. Прот. I гр. № 98 (885 г.).

²⁾ Еще одна подробность. Если одно „мѣсто“ содержитъ въ себѣ предметы разныхъ наименованій и разрядовъ по тарифу, то дороги обыкновенно взыскиваютъ плату по *высшему* разряду, такъ какъ онѣ не имѣютъ возможности опредѣлить, сколько каждый изъ предметовъ вѣситъ въ отдѣльности.

опредѣляющая моментъ заключенія договора перевозки: *плата должна быть исчислена по тому тарифу, который дѣйствуетъ въ моментъ заключенія договора перевозки* (см. § 9) ¹⁾.

Иногда можетъ представляться сомнительнымъ самый вопросъ о томъ, *какой тарифъ является дѣйствующимъ въ данное время*. Въ видѣ общаго правила слѣдуетъ сказать, что, если одна изъ тяжущихся сторонъ ссылается на какой-либо тарифъ, то противная сторона, *утверждающая, что тарифъ этотъ отмѣненъ, должна это доказать* ²⁾. Доказать это можно двоякимъ путемъ: во-первыхъ, особою публикаціею объ отмѣнѣ, а во-вторыхъ—позднѣйшимъ тарифомъ, который самъ собою отмѣняетъ болѣе ранній тарифъ, подобно тому какъ *lex posterior derogat priori*, но лишь при томъ неперемѣнномъ условіи, если это ясно для публики и не возбуждаетъ никакихъ сомнѣній, что въ случаѣ спора должно быть установлено судомъ ³⁾. Кроме того, по аналогіи съ законами слѣдуетъ признать, что новый тарифъ не отмѣняетъ стараго, если старый въ сравненіи съ новымъ представляется *спеціальнымъ*. Въ этомъ случаѣ специальный тарифъ предполагается сохранившимъ силу до тѣхъ поръ, пока не будетъ доказано противное.

Выборъ между одновременно дѣйствующими тарифами, примѣнимыми къ данному грузу, зависитъ, прежде всего, отъ пройденнаго грузомъ пути.

Въ силу закона (ст. 57, п. 12) дорога обязана выбрать *„наиболѣе выгодный для отправителя путь“* слѣдованія груза, если къ мѣсту назначенія ведутъ нѣсколько желѣзнодорожныхъ путей и *если самъ*

¹⁾ Подтверждено Мин. Финансовъ (Вѣстникъ Фин. 1889 г. № 44) и Прав. Сенатомъ (*отд. рѣш. 11 мая 1890 г. по д. Иванова съ Харьк.-Ник. ж. д. № 602—90 г.*). См. также Прот. I гр. 1885 г. № 95, Конв. II гр. 1877 г. § 15 и Eger I, 67. По Соглаш. о прам. сообщ. изд. 1889 г. плата опредѣляется на основаніи тарифа, дѣйствовавшаго въ моментъ *выдачи дубликата* (§ 144), но правило это противорѣчитъ закону (стт. 61 и 68 Общ. Уст.). Если грузоозяинъ позднѣйшимъ распоряженіемъ измѣняетъ станцію назначенія (ст. 78 Общ. Уст.), то плата должна исчисляться не по тому тарифу, который дѣйствовалъ между станціею отправленія и этою новою станціею назначенія въ моментъ заключенія первоначальнаго договора перевозки (какъ это принято было, напр., на 27-мъ сѣздѣ 3-й гр.; Проток., стр. 56), а по тому тарифу, который дѣйствуетъ *въ моментъ воспомощдованія позднѣйшаго распоряженія*, ибо съ этого момента договоръ измѣненъ.

²⁾ См. *отд. рѣш. 21 окт. 1888 г. по д. Росс. Общ. Трансп. Кладей съ Главн. Общ. № 4816—88 г.*

³⁾ Такъ, напр., если въ новомъ тарифѣ перечислены №№ отмѣняемыхъ старыхъ тарифовъ и въ перечнѣ этомъ оказался пропускъ, то публика отсюда вправе заключить, что пропущенные №№ остаются въ силѣ. — Въ § 2 „правилъ составленія тарифовъ“ дорогамъ предписывается при представленіи тарифныхъ проектовъ указывать въ точности всѣ отмѣняемые тарифы.

отправитель въ накладной не указываетъ желаемого имъ пути. Такимъ образомъ, выборъ пути безусловно принадлежитъ самому отправителю ¹⁾ и лишь тогда, когда отправитель пути не ука-

¹⁾ Это т. н. „Instradirungsrecht“ не вездѣ признается безусловно. Такъ, напр., германскій „регламентъ“, отвергая это право, признаетъ за отправителемъ только право на указаніе таможи, чрезъ которую товаръ долженъ прослѣдовать. Германская судебная практика, съ своей стороны, считаетъ это законнымъ, находя, что принципъ обязательности перевозки самъ по себѣ не даетъ права отправителю ни на выборъ пути, ни на требованіе о прямомъ сообщеніи (Eisenb. Entscheid. V, 381). При согласованіи регламента съ Бернскою Конвенціею въ Австро-Венгріи „Instradirungsrecht“ восстановлено въ полномъ объемѣ; въ Германіи же оно оставлено въ прежнихъ предѣлахъ (практика допускаетъ указаніе пути лишь для большой скорости — Eger, I, 110). Бернская Конв. (ст. 6) и австрійскій регламентъ (§ 51) предоставляютъ, впрочемъ, дорогамъ право не сообразоваться съ указаніемъ отправителя о пути слѣдованія груза, но лишь подъ тѣмъ условіемъ, чтобы плата и срокъ доставки исчислялись по расчету пути, указаннаго отправителемъ, и, кромѣ того, чтобы грузъ прошелъ чрезъ указанную имъ таможню. Это право дорогъ имѣетъ важное практическое значеніе, такъ какъ, пользуясь своимъ правомъ распредѣленія грузовъ по разнымъ направленіямъ, дороги заключаютъ между собою картели объ уравниеніи платы по этимъ направленіямъ, такъ что отступленіе отъ указаній отправителя не влечетъ за собою никакихъ послѣдствій въ отношеніи фрахта, и право отправителя становится эфемернымъ. Что же касается права отправителя на указаніе таможи, то и это право парализовано въ настоящее время, напр., русско-герм.-нидерландскимъ тарифомъ, въ которомъ установлены ежемѣсячныя спеціальныя ставки для разныхъ направленій (напр., на одинъ мѣсяцъ для направленія Берлинъ—Сосновицы—Варшава, на другой—для направленія Берлинъ—Александрово—Варшава и т. п., причемъ оговорено, что ставки эти не примѣняются къ грузамъ, подлежащимъ очисткѣ согласно указанію отправителя въ другой таможнѣ, каковыя грузы вообще не подлежатъ таксировкѣ по прямому международному тарифу. Законность этой оговорки, впрочемъ, сомнительна. См. Hancke. Zur Revision des Berner Internationalen Uebereinkommens—въ Eisenb. Entscheid., 1896 г., стр. 71—72.—У насъ, въ Россіи, отправитель имѣетъ безусловное право на выборъ пути, но, разумѣется, лишь тогда, когда действительно имѣется „нѣсколько путей“, т. е. когда имѣется какое либо разумное экономическое основаніе для выбора. Не можетъ, напр., отправитель требовать, чтобы грузъ, идущій изъ Петербурга въ Москву, былъ направленъ на Бѣлостокъ и Брестъ. Кромѣ того, едва ли за отправителемъ можно признать право путемъ выбора пути устранимъ дѣйствіе спеціальныхъ тарифовъ, установленныхъ исключительно для перевозокъ между двумя опредѣленными пунктами. Представимъ себѣ, что существуетъ спеціальнѣйшій тарифъ на перевозку какого либо груза изъ Петербурга въ Москву. Можетъ ли отправитель, посылающій грузъ въ Москву съ какой либо промежуточной станціи Николаевской ж. д., напр., со ст. Любань, потребовать, чтобы онъ былъ направленъ на Петербургъ, т. е., значить, чтобы онъ сначала былъ отвезенъ въ Петербургъ, а потомъ обратно тѣмъ же путемъ въ Москву? Это иногда можетъ быть выгодно, но отправитель на это не имѣетъ права, ибо нельзя сказать, что отъ ст. Любань въ Москву ведутъ нѣсколько путей и, между прочимъ, одинъ изъ нихъ на Петербургъ.

заль¹⁾, дорога обязана выбрать „наиболѣе выгодный путь“, причемъ законъ не указываетъ, какой путь долженъ считаться „наиболѣе выгоднымъ“—самый короткий, наименѣе затрудненный (по которому грузъ можетъ быть отправленъ немедленно) или же самый дешевый?²⁾ Молчаніе закона ставить дороги въ затруднительное положеніе; по справедливости, онѣ должны отвѣчать только за *нерадѣнныя* объ интересахъ отправителя при выборѣ пути. Если же никакой небрежности при выборѣ пути не было, то плата должна исчисляться по выбранному пути, хотя бы онъ и оказался не самымъ дешевымъ³⁾.

¹⁾ Отправитель не имѣетъ права ссылаться на то, что онъ былъ *вынужденъ* избрать данный путь въ виду давленія, оказаннаго на него агентами дороги, если фактъ подписанія накладной *по принужденію* не удостовѣренъ надлежащимъ порядкомъ, къ чему при существующихъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ порядкахъ есть полная возможность (*отд. рѣш.* 3 февр. 1888 г. по д. Шкилева и Бронштейнъ съ Кур.-Харьк.-Азов. ж. д. №№ 3714—15).—Въ *международныхъ* сообщенияхъ подлѣ заявленіемъ отправителя о выборѣ пути агентамъ предписано требовать *особую* подпись—во избѣжаніе послѣдующихъ споровъ (этотъ циркуляръ агентамъ, однако, не опубликованъ).—Отправитель въ силу ст. 59 Общ. Уст. несетъ на себѣ всѣ послѣдствія *неточности* въ указаніи пути. Но неточностью нельзя назвать, напр., излишнюю *подробность* въ указаніи станціи пути слѣдованія (напр., Петербургъ—Бологое—Осташково—Москва). Изъ одного того, что отправитель назвалъ въ накладной одну изъ станціи пути слѣдованія, еще не слѣдуетъ, что отправитель назвалъ ее въ качествѣ *узловато* пункта, въ которомъ грузъ подлежитъ передать на *другую* дорогу.

²⁾ Въ *отд. рѣш.* 8 февраля 1895 г. по д. Эдельштейна съ Варш.-Тересп. ж. д. № 598—94 г. Сенатомъ признано, что дорога не обязана выбирать *круглый* путь (Варшава—Бѣлостокъ—Брестъ), хотя бы онъ и былъ *наиболѣе* выгодный.

³⁾ Въ такомъ смыслѣ вопросъ этотъ разрѣшается австро-венгерскимъ „регламентомъ“, Бернскою Конвенціею (ст. 6) и иностранною судебною практикою. Бернская Конвенція и регламентъ требуютъ, чтобы дорога выбрала *наиболѣе* выгодный *по ея мнѣнію* путь; она отвѣчаетъ за дурной выборъ, если „при этомъ была допущена *тяжкая* съ ея стороны вина“. Въ этомъ требованіи *непремѣнно* *тяжкой* вины справедливо, однако, усматриваютъ чрезмѣрное послабленіе агентамъ желѣзныхъ дорогъ (см. ст. Ханске въ Eisenb. Enstcheid., 1896 г., стр. 70).—Германская Verkehrsordnung, наоборотъ, стѣсняя отправителя въ правѣ выбора пути, съ другой стороны, возлагаетъ на желѣзную дорогу *безусловную* обязанность выбора пути *наиболѣе* дешеваго (согласно опубликованнымъ тарифамъ) и *наиболѣе* благоприятнаго въ отношеніи условій перевозки (Transportbedingungen).—Французскій Касс. Судъ считаетъ дорогу безусловно обязанною выбрать *кратчайшій* путь, что, конечно, всегда сравнительно легче (по отправкамъ *большой* скорости, однако, на первомъ планѣ стоитъ не краткость, а *скорость* и *безперегрузочное* сообщеніе—Dal-loz, 1894, I, 564). Выбирать путь *наиболѣе* *дешевый*—дороги (по разъясненію Касс. Суда) обязаны только тогда, когда отправитель потребовалъ *примѣненія* пониженнаго тарифа и этимъ даетъ понять, что для него всего *важнѣе* *дешевизна*; но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ обязанности агента каждой

Имѣютъ ли дороги право при выборѣ пути жертвовать выгодами грузохозяина ради какихъ-либо иныхъ выгодъ? Этотъ вопросъ возбуждаетъ § 5 утвержденныхъ Мин. Финансовъ правилъ объ „устраненіи соперничества“ желѣзныхъ дорогъ (*Собр. Узак.* 1890 г. № 27), такъ какъ въ этомъ параграфѣ предписано ради устраненія соперничества и уравненія прибыли разныхъ дорогъ, между прочимъ, *распредѣлять* грузы по разнымъ направленіямъ въ извѣстной математической пропорціи, не соображаясь вовсе исключительно съ выгодами грузохозяина (ср. *Конс.* II гр. 1881 г. § 101; III гр. 1876 г. § 18). Поступая такимъ образомъ, дороги, конечно, могутъ оправдываться распоряженіемъ Мин. Финансовъ, которое для нихъ представляетъ „*force majeure*“; но само по себѣ это распоряженіе находится въ противорѣчій съ закономъ (ст. 57 Общ. Уст.). Если даже понимать это распоряженіе въ томъ смыслѣ, въ какомъ ст. 6 Бернской Конвенціи разрѣшаетъ отступленіе отъ пути, указаннаго отправителемъ (см. выше), т.-е., въ томъ смыслѣ, что, распредѣляя грузы по разнымъ направленіямъ, дороги въ то же время должны съ грузохозяиномъ разсчитываться за путь наиболѣе выгодный, то и въ этомъ случаѣ распоряженіе Мин-ва Финансовъ въ виду п. 12 ст. 57-й, нуждается въ законодательной санкціи.

компаніи ограничиваются только изысканіемъ наиболѣе дешеваго пути по разнымъ линіямъ *этой компаніи* (какъ, напр., у насъ по разнымъ участкамъ Юго-Восточныхъ ж. д.), а не по чужимъ дорогамъ, въ тарифахъ которыхъ агентъ рыться не обязанъ, если не имѣется соглашенныхъ тарифовъ—*tarifs conmius* (Dalloz, 1892, I, 428). Мало того, если ему даже положительно извѣстно, что, передавъ грузъ на линію чужой дороги вмѣсто того, чтобы везти его по своей собственной, онъ этимъ удешевитъ перевозку, онъ, по мнѣнію франц. Касс. Суда, не обязанъ этого дѣлать, потому что, говорить Судъ, *никто безъ прямого о томъ требованія не обязанъ, взять на себя извѣстную работу, замѣнить себя другимъ лицомъ*, т.-е. принимать за него отвѣтственность и терять часть прибыли,—если онъ эту работу можетъ исполнить самъ своими средствами (см. Dalloz, 1886 г., I, 65—7; 1892, I, 604; Féraud-Giraud, I, 117). Дорога вправдѣ отступить отъ пути, указаннаго отправителемъ, если это оказалось нужнымъ вслѣдствіе внезапной задержки во время перевозки (Féraud-Giraud, 152—3, 118).—*Англійская* практика требуетъ, чтобы грузъ былъ направленъ „обычнымъ путемъ“ (*usual course of traffic*), хотя бы это и не былъ кратчайшій путь (Browne, 285).—Вопросъ этотъ обратилъ на себя вниманіе и при обсужденіи проекта нашего Устава. XVIII Съѣздъ предлагалъ совсѣмъ освободить дороги отъ изысканія „наиболѣе выгоднаго“ пути (Замѣчанія, 125; ср. Журналы Сов. по ж.-д. дѣл. 1887 г., стр. 343). На Общемъ Съѣздѣ, созванномъ гр. Барановымъ, было, между прочимъ, заявлено, что очень часто, дабы найти путь, „наиболѣе выгодный“, агенту станціи отправленія пришлось бы затратить по меньшей мѣрѣ нѣсколько часовъ; кромѣ того, вмѣсто словъ „наиболѣе выгодный“ И. А. Вышеградскій предлагалъ слова „наиболѣе дешевый“, а г. Блюстъ „наиболѣе короткій“ (Труды Съѣзда 1881 г., стр. 303—4).

По одному и тому же пути могутъ оказаться нѣсколько дѣйствующихъ тарифовъ, изъ которыхъ одинъ установленъ для *всего* пути слѣдованія даннаго груза, другой—лишь для *части* этого пути и, наконецъ, третій—для пути, *частью котораго* является путь слѣдованія даннаго груза. Имѣеть ли грузокозаяинъ право выбора между этими тремя тарифами? Вопросъ этотъ нашею судебною практикою нынѣ разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ, т.-е. въ томъ, что *тарифъ, установленный для перевозки грузовъ между опредѣленными пунктами или въ опредѣленномъ сообщеніи, мѣстномъ или прямомъ, подлежитъ примѣненію исключительно къ грузамъ, перевозимымъ между этими пунктами и въ этомъ сообщеніи*; къ другимъ же грузамъ, промежуточнымъ, дальнѣйшимъ или ближайшимъ, тарифъ этотъ примѣняется лишь въ томъ случаѣ, когда это особо разрѣшено (рѣш. Гр. Кас. Д-та 1883 г. № 15 по дѣлу Рахманева, 1894 г. № 118 по д. Подгурскаго и 1895 г. № 41 по д. Шерешевскаго). Разъясненіе это слѣдуетъ признать правильнымъ, такъ какъ всякій тарифъ устанавливается въ извѣстной зависимости отъ индивидуальныхъ экономическихъ условій, для которыхъ онъ предназначенъ. Отступленіе отъ условій мѣста, указанныхъ въ тарифѣ, въ чемъ бы оно ни заключалось и какъ бы оно ни казалось несущественнымъ на первый взглядъ, несомнѣнно можетъ измѣнять и экономическія условія перевозки. Вопросъ о томъ, насколько каждое такое измѣненіе существенно, зависитъ отъ тѣхъ основаній, по коимъ тарифъ рассчитанъ, и не можетъ быть разрѣшенъ судомъ, отъ котораго, слѣдовательно, и не можетъ зависѣть примѣненіе тарифа къ другимъ перевозкамъ, для которыхъ онъ прямо не предназначенъ. Соображенія эти, въ частности, относятся и къ вопросу о примѣненіи мѣстныхъ тарифовъ въ прямомъ сообщеніи. Примѣненіе это неизбѣжно тогда, когда для прямого сообщенія не существуетъ особаго тарифа. Но разъ такой тарифъ существуетъ и дѣйствительность его не оспаривается, то онъ подлежитъ примѣненію къ грузамъ прямого сообщенія, хотя бы провозная плата, исчисленная по этому тарифу, и превышала плату, слѣдующую за перевозку такого же груза по мѣстнымъ тарифамъ дорогъ слѣдованія; примѣненіе же мѣстныхъ тарифовъ въ этомъ случаѣ допускается лишь тогда, когда такой способъ исчисленія разрѣшенъ правилами даннаго тарифа ¹⁾ или другими постановленіями. Одно

¹⁾ Вопросъ о томъ, можетъ ли считаться дѣйствительнымъ тарифъ, устанавливающій для прямого сообщенія плату, болѣе дорогую, чѣмъ для мѣстнаго, долженъ быть разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ. Хотя дѣйствительно прямое сообщеніе для дорогъ обязательно и взимать за него какіе либо платежи сверхъ разрѣшенныхъ закономъ не допускается, но въ то же время законъ не запрещаетъ вообще устанавливать различныя платы для

изъ такихъ постановленій содержалось въ дѣйствовавшихъ до 1893-го года „правилахъ распредѣленія провозныхъ платъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія“. Въ этихъ правилахъ было сказано, что, при примѣненіи „спеціальныхъ табличныхъ тарифовъ и тарифныхъ схемъ“ прямого сообщенія, доля каждой изъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ, не должна превышать той платы, которая причиталась бы дорогѣ по ея мѣстному тарифу за пройденное грузомъ разстояніе. Изъ этого правила, нынѣ отмѣненнаго, само собою слѣдовало, что общая сумма долей, или, что то же, вся сумма, взысканная дорогами, не должна была въ этомъ случаѣ превышать въ общемъ итогѣ того, что слѣдовало бы дорогамъ по ихъ мѣстнымъ тарифамъ. Хотя Сенатъ и находить, что это правило, относясь къ *взаимнымъ* расчетамъ желѣзныхъ дорогъ, не касается публики, но съ этимъ соображеніемъ нельзя согласиться, ибо публики касается все то, что налагаетъ извѣстныя обязанности на желѣзныя дороги и въ то же время не носитъ характера инструкціи, за нарушение которой дороги подвергаются отвѣтственности только въ административномъ порядкѣ.

Съ вопросомъ о примѣненіи мѣстныхъ тарифовъ въ прямомъ сообщеніи имѣетъ сходство вопросъ о *примѣненіи къ грузу специальныхъ тарифовъ пути слѣдованія*. Вопросъ этотъ, нѣкогда также подлежавшій разрѣшенію въ утвердительномъ смыслѣ ¹⁾, въ настоящее

сообщеніи мѣстныхъ и прямыхъ. Необходимо, однако, сказать, что въ громадномъ большинствѣ случаевъ коллизія тарифовъ прямыхъ и мѣстныхъ представляеть собою исключительно лишь результатъ простаго недосмотра при составленіи тарифовъ, тѣмъ и объясняется, напр., общее распоряженіе Прусскаго Министра Торговли 1881 г., предписывающее дорогамъ обязательную переквартировку груза въ пути, если этимъ достигается удешевленіе провозной платы (Eger, I, 112). — Во Франціи т. н. „*sondage*“, т. е., примѣненіе специальныхъ тарифовъ, дѣйствующихъ на отдѣльныхъ участкахъ пути слѣдованія, обыкновенно допускается, но лишь при наличности особаго о томъ заявленія отправителя, которое на французскихъ дорогахъ (въ виду тѣсной связи между тарифами и условіями перевозки) вообще имѣетъ особое значеніе для примѣненія тарифовъ.

¹⁾ Цирк. Д-та жел. дорогъ 1885 г. № 10219—Указат. М. П. С. 1885 г. № 50 (ср. также конв. II гр. изд. 1881 г. § 57). Циркуляръ этотъ первоначально былъ разъясненъ Сенатомъ въ томъ смыслѣ, что онъ долженъ примѣняться лишь въ томъ случаѣ, когда грузъ слѣдуетъ на протяженіи, обнимающемъ собою два или болѣе специальныхъ тарифа (отд. рѣш. 21 окт. 1888 г. и 5 мая 1889 г. по дд. *Родштейна съ Гряз.-Париж. и Кур.-Кіев.* ж. д. №№ 916—88 и 1178—89 г.), но впоследствии Сенатъ измѣнилъ свой взглядъ и призналъ, что циркуляръ этотъ подлежитъ примѣненію и тогда, когда одинъ тарифъ дѣйствуетъ на всемъ протяженіи прямого сообщенія, а другой лишь на одной изъ дорогъ, чрезъ которыя слѣдуетъ грузъ: грузъ шель со ст. Царицынъ на ст. Кіевъ, и Сенатъ призналъ что, по смыслу циркуляра, плата за разстояніе Царицынъ-Грязи должна быть

время разрѣшается въ отрицательномъ смыслѣ, за исключеніемъ тѣхъ отдѣльныхъ случаевъ, когда такое примѣненіе особо разрѣшено. Что касается, наконецъ, до однороднаго вопроса о примѣненіи спеціальныхъ тарифовъ къ *промежуточнымъ* перевозкамъ, т.-е., къ грузамъ, проходящимъ лишь часть того пути, для котораго установленъ подобный тарифъ, то и этотъ вопросъ, на первый взглядъ казавшійся также спорнымъ (такъ какъ страннымъ казалось платить за часть болѣе, чѣмъ за цѣлое, за меньшее разстояніе болѣе, чѣмъ за большее), уже давно (еще въ 1883-мъ году) разрѣшенъ Сенатомъ въ отрицательномъ смыслѣ (рѣш. № 15 по д. Рахманова), и рѣшеніе это по изложеннымъ выше мотивамъ слѣдуетъ признать правильнымъ ¹⁾.

взыскана по спеціальному тарифу, существовавшему въ то время на Грязе-Царицынской ж. д. (отд. рѣш. 19 янв. и 1 марта 1890 г. по *од. Родителюна съ Гряз.-Царич. и Бур.-Клев. ж. д.* №№ 4991 и 7762—89 г. и др.). Кроме того, Сенатъ разъяснилъ, что этотъ циркуляръ „вовсе не имѣлъ въ виду столкновенія на одномъ и томъ же протяженіи двухъ утвержденныхъ тарифовъ“ (*отд. рѣш.* 17 ноября 1889 г. по д. Рашковского съ Харьк.-Никол. ж. д. № 3759—89 г.) и наконецъ, что онъ въ силу ст. 60 Осн. Зак. не можетъ быть примѣненъ къ отправкамъ, предшествовавшимъ его изданію (*отд. рѣш.* 21 окт. 1888 г. по д. № 975—88 г.).

¹⁾ Примѣненіе спеціальныхъ тарифовъ къ промежуточнымъ перевозкамъ однако, также разрѣшается въ отдѣльныхъ случаяхъ. Въ видѣ общаго правила съ нѣкоторыми оговорками примѣненіе это допускалось во многихъ старыхъ тарифахъ. Въ § 12 Уст. Гл. Общ. сказано, что „провозная плата за большее разстояніе ни въ какомъ случаѣ не должна быть менѣе той, каковая причиталась бы за разстояніе меньшее“. Хотя это правило имѣетъ спеціальннй смыслъ и относится собственно къ *расчету платы* по тѣмъ тарифамъ, для коихъ обязательна *скидка за разстояніе*, но, тѣмъ не менѣе, правило это свидѣтельствуеетъ о томъ, что взиманіе платы за большее разстояніе въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ за разстояніе промежуточное, законодателью казалось тѣмъ-то ненормальнымъ. Въ *проектѣ* Комиссіи гр. Баранова (ред. 1881 г.) находимъ правило, что „дорогамъ предоставляется вводить особые спеціальные тарифы съ уменьшенной платою противъ обыкновенной. Такіе тарифы должны быть утверждены въ установленномъ порядкѣ, опубликованы и *примѣнены по всему протяженію, по которому слѣдуетъ товаръ*“ (ст. 225; см. Запѣч. XVIII Сѣзда, стр. 99).—Что касается до иностранныхъ дорогъ, то на *французскихъ* дорогахъ спеціальные (дифференціальные) тарифы почти всегда содержатъ въ себѣ т. н. *clause des stations non dénommées*, т.-е. оговорку о томъ, что тарифы эти примѣняются и къ кратчайшимъ разстояніямъ (Sarrut, 157; Lyon-Saÿn I, 505; см., однако, Fégaud-Giraud, I, 337). На *германскихъ* дорогахъ по закону 1880 года тарифная плата должна сообразоваться съ разстояніемъ, причемъ въ видѣ общаго правила воспрещено брать за меньшее разстояніе дороже, чѣмъ за большее (Витте, 90; ср. Entwurf 1874 г., ст. 18 и Sax Transport—und Communicationswesen въ руков. полит. экономіи Schönberg'a, 550).—*Англійскій* законъ 10 августа 1888 г., даетъ право „желѣзнодорожной комиссіи“ установить подобное же правило для отдѣльныхъ линій по ея усмотрѣнію.—Наконецъ, то же правило мы находимъ въ конститу-

По вопросу о выборѣ между тарифомъ повагоннымъ и попутнымъ см. ниже, § 40 ¹⁾.

§ 40. Примѣненіе тарифовъ: в) Исчисленіе платы по выбранному тарифу.

Найдя тарифъ, подлежащій примѣненію къ данному грузу, необходимо вслѣдъ за тѣмъ вычислить плату, слѣдующую по этому тарифу за данное разстояніе и данное количество груза.

Разстояніе играетъ роль не во всякомъ тарифѣ. Не говоря уже о тарифахъ (таксахъ) дополнительныхъ сборовъ, въ которыхъ плата, по большей части, вовсе не поставлена въ зависимость отъ разстоя-

ніяхъ нѣкоторыхъ изъ американскихъ Штатовъ (Stimson, 106) и въ законѣ 1886 г. о междуштатномъ сообщеніи (Reagan interstate commerce bill; см. мотивы въ Amer. Law Review 1885, стр. 734—5). Наряду съ этимъ, мы находимъ, однако, принципиальныхъ противниковъ той идеи, что тарифная плата должна сообразоваться съ разстояніемъ. Къ числу ихъ принадлежитъ С. Ю. Витте, который въ своемъ интересномъ трудѣ (стр. 82 и сл.) доказываетъ, что перевозка между каждыми двумя станціями представляетъ собою особый „товаръ“, имѣющій особую стоимость для отправителя, а слѣдовательно и подлежащій особой таксировкѣ, тѣмъ болѣе, что издержки провоза вовсе не находятся въ пропорциональной зависимости отъ разстоянія. Не будь обязательной публікаціи тарифовъ, которая ведетъ за собою формальную необходимость объявлять плату за перевозки въ зависимости отъ разстоянія и количества груза, тарифная плата опредѣлялась бы только по закону спроса и предложенія.—Надобно, однако, признаться, что непримѣненіе специальныхъ тарифовъ къ промежуточнымъ кратчайшимъ перевозкамъ приводитъ на практикѣ къ страннымъ коллизіямъ. Отправители, дабы воспользоваться специальнымъ тарифомъ, прибѣгаютъ къ разнымъ ухищреніямъ. Напр., отправитель со ст. Чудово, если это ему выгодно, нарочно пошлетъ свой товаръ въ Петербургъ съ тѣмъ, чтобы оттуда послать его въ Москву по специальному тарифу Петербургъ-Москва. Отправитель со ст. Петербургъ, желающій послать товаръ, положимъ, въ Тверь, нарочно пошлетъ его въ Москву, чтобы воспользоваться тарифомъ Петербургъ-Москва, а потомъ отправить обратно изъ Москвы въ Тверь.

¹⁾ О примѣненіи тарифовъ большой скорости см. выше, стр. 243.—Много рѣшеній по вопросамъ о примѣненіи тарифовъ можно найти у Féraud-Giraud (I, 387—442) и у Dalloz'a, въ сборникѣ рѣшеній франц. касс. суда. См., напр., Dalloz 1886, I, 217 (если грузъ перевозится отъ нѣмецкой станціи до станціи пограничной, находящейся въ предѣлахъ Франціи—Batilly Local—а оттуда по новой накладной до Парижа, то, при существованіи специального тарифа Batilly-Frontière-Paris, французскія дороги неправѣ взыскать за разстояніе между Batilly-Frontière и Batilly-Local (длиною въ 3 килом.) особую плату, какъ за разстояніе въ 6 килом.; это подробно мотивированное рѣшеніе можетъ представлять интересъ и для нашего заграничнаго прямого сообщенія), 1886, I, 37; 1888, I, 326; 1886, 2, 218 („поверхностные“ тарифы) и пр. См. также 1882, I, 64; 1887, I, 455; 1889, I, 232 и др.

ніа, то же слѣдуетъ сказать и о специальныхъ тарифахъ, опредѣляющихъ плату за перевозки между опредѣленными пунктами ¹⁾). Для исчисленія платы по такимъ тарифамъ нужно знать только станціи отправления и назначенія. Въ другихъ же случаяхъ для исчисленія платы по тарифу нужно, прежде всего, опредѣлить пройденное грузомъ разстояніе. По закону 1887 года (Собр. Уз. 1887 г. № 105) для этой цѣли должны служить таблицы „постанціонныхъ тарифныхъ разстояній“, утверждаемыя Министерствомъ Путей Сообщенія; таблицы эти публикуются въ Собр. Узак. и Распор. Правит. и вступаютъ въ силу со времени опубликованія (Собр. Уз. 1889 г. № 68) ²⁾). Онѣ утверждаются Министромъ по провѣркѣ изданныхъ ранѣе таблицъ или же, по его усмотрѣнію, безъ предварительной повѣрки (законъ 1887 г., ст. II). Если повѣрка производится, то тарифныя разстоянія „опредѣляются“, т-е. „исчисляются“ Мин. Путей Сообщенія въ видѣ общаго правила *по дѣйствительному протяженію пути*, причеиъ для движенія пассажировъ, багажа и грузовъ *большой скорости* исходною точкою принимается середина пассажирскаго станціоннаго зданія, а если его нѣтъ, то—середина пассажирской платформы ³⁾). Такимъ же

¹⁾ Для багажа и для грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами на правахъ багажа, плата исчисляется по *поясамъ*.

²⁾ По этому послѣднему закону, впредь до изданія утвержденныхъ таблицъ разстояній „въ основаніе расчетовъ провозной платы принимаются по каждой дорогѣ *дѣйствующія* на ней станціонныя тарифныя разстоянія, относительно правильности примѣненія коихъ Министерствомъ Путей Сообщ. не было заявлено возраженій“. Это правило, какъ и прим. 1 къ ст. 1 закона 8 марта 1889 г. (см. выше, стр. 266), очевидно, имѣло цѣлью только санкціонировать *дѣйствовавшія* въ 1889 г. таблицы впредь до замѣны ихъ новыми. Во всякомъ случаѣ, оно въ силу примѣч. къ тому же закону не имѣетъ значенія для судовъ при разборѣ исковъ, уже предъявленныхъ до этого закона въ судахъ; эти иски „разрѣшаются на основаніи *дѣйствовавшихъ до его изданія постановленій*“ (Собр. Уз. 1889 г. № 68). По перевозкамъ, имѣвшимъ мѣсто до изданія этого закона, руководствомъ для опредѣленія разстояній могутъ и должны служить также таблицы разстояній, опубликованныя въ Собр. Узак., хотя бы таблицы и были опубликованы *позднѣе* этихъ перевозокъ (отд. рѣш. 26 ноября 1892 г. по д. Зотова съ Врем. Упр. каз. ж. д. № 3032—92 г.;—судъ опредѣлилъ плату по таблицамъ 1888 г.—Собр. Узак. № 99—впослѣдствіи отмѣненнымъ—Собр. Узак. 1891 г. № 39). Судъ, разумѣется, не вправе пріостанавливать разрѣшеніе дѣла впредь до опубликованія новыхъ таблицъ (см. отд. рѣш. 15 дек. 1889 г. по д. *Майзеля съ Орлов.-Гряз. ж. д.* № 3272—89 г.). Онъ долженъ разрѣшить споръ на основаніи имѣющихся доказательствъ о дѣйствительномъ протяженіи пути.

³⁾ По разъясненію Д-та ж. д. (циркуляръ 11 ноября 1896 г. № 19150—Сб. Тар. № 796) таблицы разстояній для грузовъ большой скорости въ настоящее время должны примѣняться лишь къ грузамъ, *обязательно* перевозимымъ съ пассажирскими и товаропассажирскими поѣздами по багажнымъ квитанціямъ или накладнымъ. Къ остальнымъ же грузамъ должны примѣняться таблицы

порядкомъ исчисляются разстоянія по грузовому движенію *малой* скорости тамъ, гдѣ не устроены отдѣльныя товарныя станціи, съ особымъ для завѣдыванія оными личнымъ составомъ служащихъ (ст. I, п. 1 закона). Для тѣхъ же остановочныхъ пунктовъ, гдѣ существуютъ отдѣльныя отъ пассажирскихъ станціонныхъ зданій товарныя станціи съ особымъ личнымъ составомъ, разстоянія для движенія малой скорости опредѣляются Мин. Пут. Сообщенія по соглашенію съ Мин. Финансовъ, „*соображаясь съ представляемыми каждому такимъ пунктомъ тѣсными условіями*“ (ст. I, п. 2). При этомъ законъ допускаетъ округленіе долей версты принятіемъ ихъ за цѣлую версту и „зачетъ по грузовому движенію разстояній, не достигающихъ шести верстъ за полныя шесть верстъ“ тамъ, гдѣ это допущено уставомъ подлежащей дороги.

Таблицы разстояній, разъ утвержденныя Министромъ, разумѣется, могутъ быть дополняемы, измѣняемы или отмѣняемы только его же или высшею властью и также лишь путемъ публикаціи въ Собр. Узак. Вопросы о времени вступленія въ силу, о толкованіи и примѣненіи таблицъ разрѣшаются по правиламъ, установленнымъ для всякихъ опубликованныхъ распоряженій Правительства.

Утвержденныя таблицы имѣютъ силу официального удостовѣренія о разстояніяхъ, которое *въ качествѣ доказательства* не подлежитъ провѣркѣ. Но судъ, не будучи вправѣ входить въ оцѣнку фактической вѣрности таблицъ, вправѣ войти въ оцѣнку ихъ законности. Незаконными должны были бы считаться таблицы, въ которыхъ разстоянія менѣе шести верстъ опредѣлены Мин. Пут. Сообщенія въ *6 верстъ* вопреки уставу данной дороги, въ которомъ такой зачетъ не допущенъ ¹⁾, таблицы, въ которыхъ разстояніе отъ полустанцій

разстояній малой скорости, хотя бы фактически (для удобства публики) грузы и принимались въ отправкѣ на пассажирскихъ станціяхъ и отправлялись съ пассажирскими поѣздами (см. § 39 Соглаш. о прям. сообщ.).

¹⁾ Въ 1889 г. возбужденъ былъ вопросъ о распространеніи этого зачета законодательнымъ порядкомъ на всѣ русскія дороги, а также—о способѣ исчисленія разстояній по соединительнымъ вѣтвямъ въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ принадлежатъ двумъ дорогамъ. Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ положилъ войти съ представленіемъ о томъ, чтобы въ этихъ случаяхъ обѣ части вѣтви считались *каждая* не менѣе, какъ за шесть верстъ, если только: а) весь пробѣгъ груза ограничивается одною вѣтвью, или же б) грузъ, перевозимый по одной изъ смежныхъ дорогъ, имѣетъ станцію отправленія или назначенія смежный пунктъ другой дороги (напр., грузъ, идущій изъ Москвы, назначенъ въ выдѣлѣ на ст. С.-Петербургъ Балтійской ж. д.). Если же вѣтвь принадлежитъ *тремъ* и болѣе дорогамъ, то, по предложенію Совѣта, опредѣленіе тарифнаго разстоянія должно быть предоставлено Мин. Пут. Сообщ. по соглашенію съ Мин. Фин. (Журналы 1889 г., стр. 62—75). По изданіи закона 8 марта 1889 г.) вопросъ этотъ переданъ былъ Совѣтомъ на усмотрѣніе Мин. Фин. (Журналы

опредѣлено Министерствомъ Путей Сообщенія въ томъ же размѣрѣ, какъ и отъ сосѣдней станціи ¹⁾, таблицы, въ которыхъ разстояніе

1890 г., стр. 158).—Въ дѣйствующихъ таблицахъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній за весьма немногими исключеніями разстоянія между узловыми пунктами разныхъ дорогъ (тамъ, гдѣ оно вообще существуетъ) показано въ шесть и болѣе верстъ. Имѣя, однако, въ виду, что округленіе до 6 верстъ допускается лишь для тѣхъ случаевъ, когда весь пробѣгъ груза по данной дорогѣ ограничивается одною вѣтвью (см. выше, стр. 242), въ таблицахъ надлежало указать и дѣйствительное, не фиктивное разстояніе между узловыми пунктами. Это дѣйствительное разстояніе и подлежитъ примѣненію тогда, когда грузъ проходитъ и по главной линіи, и по вѣтви данной дороги (напр., грузъ отправленъ изъ Орла и адресованъ на ст. Москва Московско-Брестской ж. д., проходя, такимъ образомъ: 1) по главной линіи Московско-Курской ж. д. 2) по вѣтви этой дороги въ Москвѣ и 3) по вѣтви Моск.-Брст. ж. д.).

¹⁾ См. рѣш. Сената 1889 г. по д. Кельбера (о полустанкѣ „Браиловъ“ Юго-Зап. ж. д.). Въ этомъ рѣшеніи Сенатъ ссылается на законъ 15 іюня 1887 г. (*Собр. Уз. № 105*) и на уставы дорогъ въ подтвержденіе того, что округленіе (фиктивное разстояніе) допущено только для частей версты и для разстояній менѣе 6 верстъ. Для полустанковъ, по мнѣнію Сената, фиктивныхъ разстоянія допускаемы быть не могутъ, не исключая и тѣхъ полустанковъ, которые не значатся въ тарифахъ и на которыхъ приемъ грузовъ не обязателенъ. Отвергая соображеніе низшей инстанціи о томъ, что за добровольное открытіе полустанковъ для приема и выдачи грузовъ дороги не могутъ быть лишены права на взиманіе особаго сбора, Сенатъ ссылается на ст. 69 Общ. Уст. и разъясняетъ вновь, что дороги вправѣ взимать плату лишь за опредѣленныя особыми правилами услуги и лишь въ размѣрѣ, утвержденномъ правительствомъ (см. въ томъ же смыслѣ *отд. рѣш. 27 апрѣля 1890 г. по д. Демина съ Моск.-Ряз. ж. д. № 631—90 г. о Хорловскомъ полустанкѣ Моск.-Ряз. ж. д.*; въ этомъ дѣлѣ дорога сослалась, между прочимъ, на *Соб. Уз. 1889 г. № 68*).—Съ рѣш. по д. Кельбера слѣдуетъ сопоставить болѣе раннее *отд. рѣш. (19 мая 1888 г. по д. Калужина съ Моск.-Кур. ж. д. № 4823—86 г.)*, въ которомъ Сенатъ призналъ правильнымъ слѣдующее заключеніе Палаты. Палата установила тотъ фактъ, что товаръ истца выгружался на товарной станціи, не доѣзжая 3 версты до Москвы, и, тѣмъ не менѣе, признала за дорогою право на взиманіе платы, какъ до Москвы, имѣя въ виду то соображеніе, что мѣсто выгрузки „составляетъ не особую станцію, а только одно изъ отдѣльныхъ строеній, принадлежащихъ къ ст. Москва“, и „въ приложенной къ тарифу таблицѣ поверстныхъ разстояній особой товарной Московской станціи не показано“, вслѣдствіе чего дорога и не имѣла права принимать при расчетѣ платы за провозъ товара до Москвы не разстояніе, показанное въ таблицѣ, утвержденной и до сихъ поръ не измѣненной правительствомъ, а какое либо другое. Признавая эти соображенія правильными, Сенатъ не придаетъ также значенія тому, что товарная станція была открыта *постъ* утвержденія таблицъ разстояній, такъ какъ, „до измѣненія въ установленномъ порядкѣ таблицы разстояній и включенія въ нее означенной станціи, желѣзная дорога не могла измѣнять расчета провозной платы“. Въ этомъ дѣлѣ истецъ сослался еще на послѣдовавшее со стороны Министерства подвѣдѣнное распоряженіе объ исправленіи и дополненіи прежней таблицы, дѣйствовавшей во время его, истца, перевозокъ, но и эту ссылку Сенатъ призналъ неуважительною, не признавая

безспорно показано выше дѣйствительнаго въ виду техническихъ условій пути (уклонъ, кривизна), дороговизны извѣстныхъ сооружений и т. п. *Всѣ подобныя фиктивныя таблицы могутъ быть санкціонированы лишь законодательною, а не административною властью.* Хотя при опредѣленіи тарифнаго разстоянія между товарными станціями Министру и предоставлено „соображаться съ представляемыми важнымъ остановочнымъ пунктомъ мѣстными условіями“, но подъ „мѣстными условіями пункта“, здѣсь, очевидно, имѣются въ виду лишь такія условія, которыя оказываютъ вліяніе на дѣйствительное разстояніе, пробѣгаемое грузомъ, какъ-то: мѣстонахождение перегрузочныхъ и разгрузочныхъ платформъ, расположеніе вѣтвей и т. п. (см. цит. выше рѣш. Сената по д. Калугина); упомянутые же выше факторы (техническія условія полотна, стоимость сооружений etc.), на

за этимъ распоряженіемъ обратнаго дѣйствія, такъ какъ въ немъ „не заключается признанія неправильности прежнихъ дѣйствій общества желѣзной дороги“. Это рѣшеніе Сената представляетъ интересъ также для тѣхъ случаевъ, когда товаръ выгружается въ *магазинахъ* или складахъ получателей, не дождавъ зданій станціи назначенія.— *Въ отступленіе отъ разъясненій Права. Сената въ рѣш. по д. Кельбера Мин. Финансовъ въ 1890 году (Собр. Узак. № 67) предоставило право тѣмъ полустанкамъ (развѣздамъ, платформамъ и пр.), для коихъ приемъ и выдача грузовъ не признаны обязательными (постановленіемъ Совѣта по ж. д. дѣламъ), взимать провозную плату по расчету за весь переѣздъ между тѣми станціями, среди которыхъ находится полустанокъ.* Такъ какъ въ силу закона 1887 г. всѣ вопросы о тарифныхъ разстояніяхъ разрѣшаются при обязательномъ участіи Мин. Пут. Сообщенія, то уже по этому одному едва-ли постановленію Мин. Финансовъ можно придать обязательное значеніе; во всякомъ случаѣ оно не должно имѣть обратнаго дѣйствія (послѣднее подтверждено Сенатомъ (отд. рѣш. 30 сент. 1893 г. по д. Брацлавскаго съ Юго-Зап. ж. д. № 2008—92 г.), который разъяснилъ, кромѣ того, что на желѣзной дорогѣ лежитъ обязанность *доказать*, что полустанокъ принадлежитъ къ числу тѣхъ, на коихъ приемъ грузовъ необязателенъ (отд. рѣш. 19 февр. 1893 г. по д. Кельбера съ Юго-Зап. ж. д. № 6568—91 г.). См. еще Журналы Совѣта по ж.-д. дѣл. 1887 г., стр. 41 и Указ. Мин. Пут. Сообш. 1885 г. № 27, а также Журналы Совѣта 1891 г. стр. 116 (по вопросу о спискѣ полустанковъ, обязательно открытыхъ для приема грузовъ; предложенный списокъ Совѣтомъ тогда не былъ утвержденъ, между прочимъ, какъ неполный). Необходимо, однако, замѣтить, что по заключенію самого Совѣта по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ компетентнымъ органомъ для разрѣшенія вопросовъ о фиктивныхъ тарифныхъ разстояніяхъ въ настоящее время является Мин. Финансовъ (см. подробныя пренія по этому вопросу въ Журналахъ 1890 г., стр. 146—158; см., однако, противное мнѣніе представителя Мин. Юст. въ Журналахъ 1891 г., стр. 116 и слѣд.). Доказательствомъ того, что фиктивное разстояніе для полустанковъ можетъ быть устанавливаемо лишь съ разрѣшенія законодательной власти могутъ служить уставы Ряз.-Урал. и Моск.-Каз. ж. д. (Собр. Узак. 1892 г. № 16 и 1891 г. № 72), опубликованные позже вышеупомянутаго распоряженія М-ва Финансовъ; въ этихъ уставахъ выговорено право на исчисленіе фиктивныхъ разстояній для полустанковъ.

дѣйствительное протяженіе никакого вліянія оказывать не могут¹⁾.

Второй главный факторъ, отъ котораго въ большинствѣ случаевъ зависитъ размѣръ причитающихся дорогамъ платежей, это—*вѣсь* груза (исключая грузовъ поштучныхъ, которые таксируются не по вѣсу, какъ-то: животныя и экипажи). Плата опредѣляется или по дѣйствительному вѣсу²⁾ или по нормальной подъемной силѣ вагона³⁾, —

¹⁾ Въ этомъ смыслѣ высказался и Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ, настаивая на необходимости законодательной санкціи фиктивнаго тарифнаго разстоянія для Кременчугскаго моста (Журналы 1887 г., стр. 232). См. также Собр. Уз. 1890 г. № 12 (Министру Путей Сообщ. предоставлено „въ дополненіе подлежащихъ узаконеній“ утвердить тарифное разстояніе между станціями Екатеринославъ и Нижнедѣпровскъ въ 12 верстъ).—На *нѣмецкихъ* дорогахъ въ силу закона 1880 года фиктивныя разстоянія допускаются по особымъ условіямъ постройки и эксплуатаціи; по § 20 конвенціи нѣмецкихъ дорогъ фиктивныя разстоянія, сверхъ того, допускаются въ видахъ конкуренціи или въ силу уставныхъ постановленій или, наконецъ, въ силу особаго разрѣшенія правительственной инспекціи (Aufsichtsbehörde). (Витте, 88—90; Eger II, 344). На *французскихъ* дорогахъ т.-н. distances d'application допускаются какъ въ смыслѣ удлиненія, такъ и въ смыслѣ укороченія дѣйствительнаго разстоянія. Такъ, при пассажирскомъ движеніи тарифное разстояніе считается короче дѣйствительнаго, если гужевой путь между тѣми же двумя пунктами короче желѣзно-дорожнаго (Гіацинтовъ, стр. 178).—Примѣры допущенія фиктивныхъ разстояній по техническимъ условіямъ представляютъ у насъ дороги Грязе-Царицынская (гдѣ за подъемъ полотна въ прямомъ сообщеніи по направленію къ Ригѣ разстояніе считается на 13 вер. болѣе дѣйствительнаго), Козл.-Вор.-Ростовская (гдѣ съ постройкою обходной вѣтви на ст. Ростовъ-Донъ разстояніе считается со включеніемъ этой вѣтви, не исключая и тѣхъ грузовъ, которые проходятъ по оставшемуся прямому пути, т.-е., по набережной Дона), и др.

²⁾ Дѣйствительнымъ вѣсомъ въ силу ст. 55 Общ. Уст. долженъ считаться вѣсь, *указанный при составленіи накладной*, пока не будетъ доказано противное (см. выше стр. 20, 24). За *прибыль вѣса* въ пути (напр., отъ влаги) дополнительной платы не полагается, ибо количество *груза* осталось то же самое. См. ниже.

³⁾ 610—710—765—810 пуд.—Постановленіемъ Совѣта по тариф. дѣл. отъ 26 іюля 1896 г. разрѣшено съ 1-го января 1897 г. примѣненіе повагонныхъ тарифовъ съ расчетомъ платы *не меньше, чѣмъ за 750 пудовъ* (вмѣсто прежнихъ 610) къ перевозкамъ такихъ грузовъ, которые могутъ быть нагружены въ одинъ вагонъ въ этомъ количествѣ, съ тѣмъ, чтобы это правило было распространено на всѣ внутреннія и международныя сообщенія (*Сбор. Тар.* № 773). Грузы эти перечислены въ § 14 Отд. I-го дѣйствующаго тарифа I и II гр. Такимъ образомъ, въ настоящее время тотъ, кто доставилъ на станцію для отправленія, напр., 610 пуд. хлѣба, долженъ платить за 750 пуд., если его партія нагружена въ вагонъ подъемной силы въ 750 пуд. Слѣдуетъ, далѣе, замѣтить, что желѣзная дорога обязана примѣнить повагонный тарифъ къ партіи, которая *могла* быть нагружена ею въ одинъ вагонъ (доказать это обязанъ грузохозяйинъ—рѣш. Сен. 1882 г. № 95), хотя бы въ дѣйствительности она распорядилась нагрузить партіи или перегрузить ее въ пути въ два вагона—Соглаш. о прам. сообщ., § 143.—Ср. Eisenb. Entsch., II, 25—29; contra—см. Прот. 26-го Съѣзда 3-ей груп., стр. 34.

если примѣняется повагонный тарифъ ¹⁾. Въ расчетъ берется вѣсъ *brutto* ²⁾. Единицею вѣса считается *пудъ*; всякая часть пуда счи-

¹⁾ Къ *излишкамъ* сверхъ того количества, для котораго установленъ повагонный тарифъ, должна примѣняться ставка *повагоннаго*, а не *потуднаго* тарифа. Выводъ этотъ вытекаетъ изъ п. IV § 14 тарифа I и II группъ № 6150 (Сб. Тар. № 798). Хотя здѣсь „исчисленіе по повагонному тарифу за дѣйствительный вѣсъ груза“ установлено не въ видѣ общаго правила, а лишь на тотъ случай, когда: 1) къ перевозкѣ предъявленъ грузъ въ количествѣ большемъ, нежели 610 *пудовъ* и 2) когда это количество погружено въ вагонъ *высшей* (чѣмъ 610 пуд.) подъемной силы, но оба эти условія едва-ли можно считать существенными. Во всякомъ случаѣ *другиѣ* правилъ о таксированіи излишковъ мы въ этомъ тарифѣ не находимъ. Способъ исчисленія предусмотрѣнъ здѣсь лишь двоякій: или плата при наличности излишка взимается за полную подъемную силу вагона (чтѣ установлено для навалочныхъ грузовъ) или же—плата взимается за дѣйствительное количество груза по повагонной таксѣ. Существовавшаго въ прежнихъ изданіяхъ тарифа I и II группы правила о таксированіи излишковъ по *потудному* тарифу мы болѣе не находимъ. Съ этимъ правиломъ находились въ прямомъ противорѣчій §§ 193 и сл. Соглаш. о прям. сообщ., сохранившія силу донынѣ; см. также о навалочныхъ грузахъ циркул. Д-та ж. д. отъ 17/20 дек. 1895 г. № 21265, п. 2—Сб. Тар. № 712.—Въ случаѣхъ *утраты части груза* въ пути въ основаніе расчета платежей долженъ быть принятъ вѣсъ, опредѣленный на станціи *отправленія* (arg. ст. 107 Общ. Уст., конецъ); только грузохозяинъ, отказавшійся отъ вознагражденія за утрату и приписывающій недостатку ошибочному взвѣшиванію, имѣеть право на то, чтобы ему считали плату по вѣсу, обнаруженному при составленіи акта, чтѣ и оговорено было въ прежнихъ „условіяхъ перевозки“. Въ видѣ изыятія при перевозкѣ угля, соли, рудъ, земледобрильныхъ туковъ, земли п. т. п. грузовъ въ навалку, подверженныхъ *нормальной убыли* въ пути въ размѣрѣ 3—4%, допущена была закономъ *бесплатная перевозка* т. н. „*привѣса*“ къ нормальной нагрузкѣ вагона въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ размѣра нормальной убыли для даннаго груза (см. выше, стр. 167). Мотивъ бесплатной перевозки здѣсь тотъ, что при нормальной убыли такого груза въ пути несправедливо возлагать на грузохозяина уплату провозныхъ денегъ за все количество груза, опредѣленное на станціи *отправленія*. (Собр. Уз. 1887 г. № 82, 1888 г. № 50 и 1889 г. № 84; ср. Указ. Мин. П. С. 1879 г. № 23; Труды Ком.; *Зааяв.* Юго-Вост. Подком., стр. 239 и 261; Журналы Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1886 г., стр. 161; 1887 г., стр. 9, 364—383, 487). Правило это по разъясненію Сената (рѣш. 1892 г. № 49 по д. Бергсонъ) имѣеть тотъ смыслъ, что бесплатной перевозкѣ подлежатъ не $1\frac{1}{2}$ —2% со всякаго перевозимаго количества груза, а лишь тѣ $1\frac{1}{2}$ —2%, которые составляютъ перегрузъ сверхъ нормальной подъемной силы вагона (точнѣе сказать: нормальной подъемной силы *безъ* допускаемаго перегруза). Правило это постановленіемъ Совѣта по тарифнымъ дѣламъ отъ 26 іюля 1896 г. (Сб. Тар. № 773) замѣнено другимъ правиломъ, въ силу коего для вышеупомянутыхъ грузовъ взаимѣнъ % бесплатнаго привѣса установлена *бесплатная перевозка перегруза* сверхъ подъемной силы вагона (610—710—765 пуд.); такимъ образомъ, размѣръ бесплатно перевозимаго количества не зависитъ уже болѣе отъ рода груза и однородности или различія колен (по прежнимъ правиламъ бесплатный привѣсъ при различіи колен составлялъ 2%, такъ какъ нормальная убыль въ этомъ случаѣ составляла 4%).

²⁾ При гужевоы перевозкѣ, напр., хлѣбныхъ грузовъ въ расчетъ, наобо-

тается за полный пудъ (Уст. Гл. Общ. § 12, Моск.-Ряз. ж. д. § 13, Моск.-Яросл. ж. д. § 9); для *багажа* (платнаго) и для грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами въ видѣ багажа, единицею вѣса служатъ 10 фунтовъ. Служа единицею вѣса, пудъ въ то же время представляетъ собою *минимальной вѣсъ*, такъ что, если вѣсъ всей отправки менѣе одного пуда, то плата считается, какъ за одинъ пудъ ¹⁾. Во избѣжаніе многократныхъ округленій частей пуда въ основаніе разчета платежей, слѣдуемыхъ за отправку, состоящую изъ нѣсколькихъ мѣстъ, таксируемыхъ по одному тарифу, въ основаніе разчета долженъ быть принятъ *общій вѣсъ* всѣхъ мѣстъ, слѣдующихъ по одной накладной, такъ какъ они составляютъ предметъ одного и того же договора перевозки ²⁾.

Особый способъ разчета платы по вѣсу установленъ, какъ упомянуто выше, для грузовъ, перевозимыхъ въ навалку ³⁾.

Плата за перевозку исчисляется „безъ принятія въ разчетъ дробей“ (уст. Главн. Общ. § 12, Моск.-Ряз. ж. д. § 13, Моск.-Яросл. ж. д. § 9) ⁴⁾.

роть, берется вѣсъ netto, что нѣкоторые желали распространить и на желѣзныя дороги (Труды Ком., *Загл.* Юго-Восточ.-Подком., стр. 277); въ настоящее время это и сдѣлано для хлѣба, перевозимаго въ сыпную (см. Собр. Узак. 1893 г. № 124), такъ какъ при этой перевозкѣ плата взимается лишь за вѣсъ netto за отсутствіемъ упаковки.—Подъ вѣсомъ brutto разумѣется вѣсъ отдѣльных мѣстъ *вмѣстѣ съ упаковкою*. Приспособленія же, устраиваемыя въ вагонѣ для сохраненія груза въ цѣлости (напр., чехлы, щиты, подкладки, обивка войлокомъ и пр.) не входятъ въ вѣсъ brutto (см. *Прот.* LIX Конв. Съѣзда, стр. 36).

¹⁾ По § 12 уст. Главн. Общ., „обществу предоставляется представить на утвержденіе правительства особый тарифъ на перевозку *пачекъ, малыхъ тюковъ и мелкихъ предметовъ* вѣсомъ менѣе трехъ пудовъ“... Изъ этого, однако, не слѣдуетъ, что Главн. Общество, хотя бы съ и разрѣшенія Министра (см. выше, стр. 235), вправѣ было считать 3 пуда минимальнымъ вѣсомъ (*тарифъ* 1880 г., ст. 73); тѣмъ болѣе, такого права нельзя признать за другими нашими дорогами, которыя, однако, предполагали за собою это право.

²⁾ Оговорено въ § 52 нѣмецкаго „регламента“ (стар. ред.).

³⁾ Грузы, перевозимые „въ навалку“, таксируются всегда только по повзгонному разчету, т.-е. за перевозку ихъ платится не менѣе, чѣмъ за подъемную силу того вагона, въ которомъ они перевозятся, причѣмъ различаются грузы, для которыхъ minimum—750, и такіе, для которыхъ minimum—610 п. Если, однако, дорога вмѣсто того, чтобы предоставить для такого груза отдѣльный вагонъ, помѣстила въ тотъ же вагонъ еще другой грузъ, то повзгонная плата за навалочный грузъ подлежитъ соответственному уменьшенію (ср. рѣш. Сената 1890 г. № 79 по д. Русанова)—Ср. *Соллаш.* о прям. сообщ. § 98.—Если грузъ въ пути по какому либо случаю будетъ перегруженъ изъ одного въ два вагона и болѣе, то, какъ сказано, за это дополнительной платы съ грузохозина не слѣдуетъ (*Соллаш.* о прям. сообщ. § 152).

⁴⁾ Правило это въ свое время разъяснено было въ томъ смыслѣ, что дробн менѣе $\frac{1}{2}$ коп. при исчисленіи *общаго итога* платы (по всей накладной)

Въ международномъ сообщеніи платежи, слѣдующіе русскимъ дорогамъ, обязательно должны быть показываемы и исчисляемы въ *русской валютѣ* (ст. 1540 Зак. Гр.) ¹⁾.

§ 41. Примѣненіе правилъ о дополнительныхъ сборахъ.

Правила о примѣненіи тарифовъ, изложенныя въ предыдущихъ параграфахъ, по большей части относятся и къ примѣненію такъ дополнительныхъ сборовъ. Но, сверхъ того, для примѣненія этихъ такъ существуютъ еще особыя правила, которыя возбуждаютъ на практикѣ массу споровъ и, поэтому, особенно нуждаются въ разъясненіи.

Какъ уже замѣчено выше, право желѣзныхъ дорогъ на взиманіе дополнительныхъ сверхъ провозной платы сборовъ, прежде всего, основывается на Высочайше утвержденныхъ уставахъ. Недомолвки многихъ уставовъ въ этомъ отношеніи привели къ изданію закона 26 ноября 1892 года, въ которомъ впервые перечислены тѣ сборы, которые всѣмъ дорогамъ разрѣшается взимать сверхъ провозной платы. По разъясненію Сената, для взиманія этихъ сборовъ нѣтъ надобности въ особомъ каждый разъ подтвержденіи въ тарифѣ;

отбрасываются, а дроби болѣе $\frac{1}{2}$ коп. считаются за копѣйку (Сборникъ Мин. Пост., III, 101, 268). Дѣйствующій тарифъ дорогъ I и II группы (Отд. I, § 10), однако, разрѣшаетъ этотъ вопросъ иначе, а именно, онъ устанавливаетъ округленіе дробей не только пуда, но и копѣйки *по каждому классу тарифа особо*. — *Минимум* провозной платы — 1 копѣйка; другого *минимума* на *устанавлѣнныя* нашихъ дорогъ допустить нельзя (о дополнительныхъ сборахъ см. § 41). По постановленіемъ Совѣта по тарифнымъ дѣламъ отъ 15 марта 1896 г., однако, *минимум* общаго итога провозной платы и дополнительныхъ сборовъ по каждой наглядной за станціонные расходы, взвѣшиваніе, нагрузку и выгрузку и сбора въ $\frac{1}{2}$ опредѣленъ въ 10 коп. (Сб. Тар. № 732) со ссылкой на законъ 20 декабря 1894 г. (объ измѣненіи стт. 495, 500 и 501 Учрежд. Министерствъ). Законъ этотъ, разрѣшающій Министерству Финансовъ устанавливать *тарифы*, съ превышеніемъ предѣльныхъ нормъ, едва-ли имѣетъ отношеніе къ данному вопросу.

¹⁾ На этомъ основаніи Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ въ 1888 году отклонилъ тарифъ русско-французско-швейцарскаго прямого сообщенія, въ которомъ плата была обозначена въ франкахъ (Журналы 1888 г., стр. 35 — 42). По русско-герм. тарифу въ районѣ русскихъ жел. дорогъ всѣ платежи принимаются только въ русской валютѣ по курсу, вывѣшенному на товарной станціи. Но этого недостаточно: нужно, чтобы плата за часть русскихъ дорогъ была не только *взыскиваема*, но и *показываема* въ русской валютѣ. По перевозкамъ, направляемымъ изъ Россіи въ Финляндію, плата въ тарифахъ означается въ русской валютѣ, но Финляндскій Сенатъ имѣетъ право измѣнить ее подобно состоянію курса (см. *Положеніе* Финл. ж. д.). — Однако, обозначеніе провозной платы въ иностранной валютѣ *недостаточно для признанія тарифа недѣйствительнымъ* (ср. Касс. 1888 г. № 37 по д. Шамахьянца). — См. еще выше, стр. 230, прим. 3.

наоборотъ, дорога лишь тогда лишена права на взиманіе сборовъ, если объ этомъ имѣется соотвѣтственная оговорка въ тарифѣ (*отд. рѣш.* 15 сент. 1893 г. по д. Голованевскаго съ Упр. Каз. ж. д. № 2482—92 г. и др.). Право же на взиманіе *другихъ* сборовъ сверхъ разрѣшенныхъ закономъ 26 ноября 1882 г., по мнѣнію Сената, высказанному въ одномъ рѣшеніи, можетъ быть устанавливаемо лишь тѣмъ же *законодательнымъ* порядкомъ (*отд. рѣш.* 5 марта 1893 г. по д. Протасова съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 6736—91 г.).

Что же касается *максимальнаго размѣра* дополнительныхъ сборовъ, то, какъ уже сказано, онъ впервые установленъ въ «спискѣ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ», составленномъ въ 1883-мъ году по соглашенію Мин-въ Путей Сообщенія и Финансовъ. Эти высшія нормы заимѣнены въ 1891 году новымъ спискомъ, въ которомъ, однако, приведены не всѣ разрѣшенные сборы, а лишь главнѣйшіе изъ нихъ (Собр. Узак. 1891 г. № 63)¹⁾. По мнѣнію Сената, высшія нормы 1883 г. не могли быть превышены властью одного Министра Путей Сообщенія или Финансовъ, а высшія нормы 1891 г.

¹⁾ Этотъ новый списокъ вступилъ въ силу: а) относительно сборовъ за бланки, простой вагоновъ, храненіе и переводъ наложенныхъ платежей—съ 19 августа 1891 г., б) относительно сборовъ за станціонные расходы, взвѣшиваніе, нагрузку, выгрузку и перегрузку въ тотъ же срокъ; но если грузы перевозятся по табличнымъ тарифамъ, въ которыхъ дополнительные сборы указаны, либо включены въ провозную плату, или же въ которыхъ, наоборотъ, сказано, что сборы взиманію не подлежатъ, то къ этимъ грузамъ новые размѣры упомянутыхъ выше сборовъ подлежатъ примѣненію лишь по мѣрѣ отиѣны самихъ табличныхъ тарифовъ; послѣднее относится и къ тарифамъ хлѣбнымъ, международнымъ и *спеціальнымъ* (срочнымъ), но лишь—исключая сборъ за взвѣшиваніе. Къ числу этихъ *спеціальныхъ* тарифовъ, однако, по разъясненію М-ва Финансовъ (Сб. Тар. № 274) не относятся такіе, въ которыхъ только сказано, что дополнительные сборы взимаются особо: къ грузамъ, перевозимымъ по такимъ тарифамъ, новый «списокъ» всецѣло примѣняется съ 19 августа 1891 г.—Засимъ, М-вомъ разъяснено (Сб. Тар. № 334), что за исключеніемъ сборовъ, которые *опредѣлительно* указаны въ тарифахъ или включены въ провозную плату или оговорены, какъ не подлежащіе взиманію, всѣ остальные сборы взимаются въ новомъ размѣрѣ (исключая лишь «станціонные расходы», когда они согласно старымъ правиламъ взимаются взаимѣнъ сбора за нагрузку или выгрузку—см. ниже); если же въ тарифѣ сказано, лишь вообще, что дополнительные сборы не подлежатъ взиманію или включены, то это слѣдуетъ считать относящимся лишь къ станціоннымъ расходамъ и сборамъ за нагрузку, выгрузку и передачу. Сборъ за взвѣшиваніе, по разъясненію М-ва (см. выше) подлежитъ взиманію въ новомъ размѣрѣ съ грузовъ, перевозимыхъ по тарифамъ хлѣбнымъ, международнымъ и специальнымъ (срочнымъ), если въ тарифѣ нѣтъ ни указанія о размѣрѣ этого сбора, ни оговорки о невзиманіи его. Сенатъ, наоборотъ, по одному дѣлу высказалъ мнѣніе, что если въ хлѣбномъ тарифѣ было сказано, что сверхъ провозной платы взимаются сборы за нагрузку, выгрузку и передачу, то отсюда слѣдуетъ, что сборъ за взвѣшиваніе не подлежитъ взиманію (*отд. рѣш.* 8 февраля 1895 г. по д. Новоросс. Паровой мельницы съ Лов.-Сев. ж. д. № 2991—93 г.).

властью Деп-та жел. дор. дѣлъ или Тарифнаго Комитета (*отд. рѣш.* 16 мая 1891 г. по д. Соболева съ Моск.-Кур. ж. д. № 6544—90 г. и 18 ноября 1893 г. по д. Глаголевой съ Моск.-Кур. ж. д. № 6279—91 г.). Въ *предлагахъ* же вышнихъ нормъ таксы дополнительныхъ сборовъ подлежатъ измѣненію въ томъ же порядкѣ, какъ и тарифы, такъ что, напр., новый тарифъ I и II группы, введенный въ дѣйствіе съ 1 октября 1893 года и отмѣнившій прежніе тарифы, самъ собою отмѣнилъ и прежде опубликованныя таксы дополнительныхъ сборовъ (*отд. рѣш.* 29 ноября 1895 г. по д. Кашоваровыхъ съ Упр. каз. ж. д. № 2695—95 г.)¹⁾.

Порядокъ публикаціи для дополнительныхъ сборовъ установленъ тотъ же, что и для прочихъ тарифовъ (ср. Eger. Pr. Eis, II, 106).

Перечень сборовъ, включенныхъ въ списокъ 1891 года, нижеслѣдующій:

I. «Станціонные расходы». Сборъ этотъ взимается со всѣхъ грузовъ большой²⁾ и малой скорости въ размѣрѣ 0,7 коп. съ пуда, за исключеніемъ ряда грузовъ, особо перечисленныхъ, для которыхъ установлена плата въ $\frac{4}{10}$, $\frac{2}{10}$ и $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда, а также за исключеніемъ грузовъ, таксирующихся поштучно³⁾. Сборъ этотъ взимается независимо отъ того, кѣмъ производится загрузка и выгрузка⁴⁾. При примѣненіи повагонныхъ тарифовъ сборъ за станціонные расходы рассчитывается также по подъемной силѣ вагона⁵⁾, а не по дѣйствительному вѣсу. Въ *заграничныхъ* сообщеніяхъ сборъ взимается въ половинномъ размѣрѣ, если станціею отправленія или назначенія является *русская пограничная станція*⁶⁾ (такая отправка, какъ Сосно-

¹⁾ Дѣло шло о таксѣ „станціонныхъ расходовъ“ въ 0,1 коп. съ пуда, установленной для алебаstra на дорогахъ Главн. Общ. (тар. № 1280).

²⁾ Отъ сбора этого освобождены, однако, грузы, перевозимые въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ (*Сб. Тар.* № 636; правила 14 апр. 1895 г., утв. Совѣтомъ по тар. дѣламъ).

³⁾ Съ грузовъ, перевозимыхъ „сборными“ отправлениями и отнесенныхъ къ различнымъ нормамъ станціоннаго сбора, сборъ за станціонные расходы взимается въ *вышемъ* размѣрѣ, къ которому отнесенъ одинъ изъ перевозимыхъ сборными отправлениями грузовъ (см. тарифъ I и II группы № 6150—*Сб. Тар.* № 798).

⁴⁾ По „списку“ 1883-го года, наоборотъ, сборъ подлежалъ взиманію лишь тогда, когда не взимался сборъ за загрузку или выгрузку; по разъясненію Сенаата (1890 г. № 27) сборъ причитался въ размѣрѣ 0,2 коп. вмѣсто нагрузочнаго и 0,2 вмѣсто выгрузочнаго сбора, а *всего—въ размѣрѣ 0,4 коп. съ пуда*.

⁵⁾ Или части этой подъемной силы, обусловленной тарифомъ. Другими словами, при существованіи повагоннаго тарифа станціонные расходы взимаются съ того количества груза, для котораго тарифъ этотъ установленъ (цирк. Д-та жел. дор. 10 дек. 1894 г. № 21325—77).

⁶⁾ Сборъ этотъ (въ половинномъ размѣрѣ) взимается независимо отъ обычнаго станціоннаго сбора, причитающагося въ полномъ размѣрѣ по пере-

вицы—Лодзь сюда не подходитъ,—отд. рѣш. 29 ноября 1895 г. по д. Гризера съ Лодзинскою ж. д. № 3117—95 г.,—ибо это не есть отправка заграничнаго сообщенія).

По разъясненію Сената, взысканіе «станціонныхъ расходовъ» не обусловливается какими-либо услугами желѣзной дороги; поэтому, желѣзная дорога вправе взыскать этотъ сборъ съ каждой отправки, т.-е., по каждой накладной, хотя бы накладная и составлена была въ пути въ дополненіе къ прежней накладной по случаю переправки груза далѣе первоначально указанной станціи назначенія (отд. рѣш. 5 апрѣля 1896 г. по д. Дрейфуса съ Упр. каз. ж. д. № 4519—95 г.)¹⁾.

II. Сборъ за бланки накладныхъ взимается въ размѣрѣ 1 коп. (см. ст. 56 Общ. Уст.). О другихъ бланкахъ въ «спискѣ» 1891 г. ничего не сказано, но, имѣя въ виду, что ст. 69 Общ. Уст. относится лишь къ сборамъ въ истинномъ значеніи этого слова, а не къ цѣнамъ, взимаемымъ желѣзными дорогами за продажу тѣхъ или иныхъ предметовъ, желѣзныя дороги не лишены права взимать плату за продажу другихъ бланковъ по соглашенію съ публикою²⁾.

III. Сборъ за взвѣшиваніе по «списку» 1891 г. взимается въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, исключая грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, за которые взимается 75 коп. съ вагона. Согласно примѣчаніямъ 1 и 2 къ ст. III «списка» (въ измѣненной редакціи—Собр. Узак. 1896 г. № 50) «за взвѣшиваніе на станціи отправленія или на какой-либо другой станціи *дороги отправленія*» сборъ взимается тогда, когда отправитель не сдѣлаетъ въ накладной отмѣтки, что взвѣшиванія груза не требуется³⁾ или—когда онъ

возвѣ того же груза до пограничной станціи (съ которой, затѣмъ, грузъ *переправляется за-границу*) или же *отъ* этой станціи (въ случаѣ переправки груза во внутрь Имперіи). Исключеніе сдѣлано для хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ за-границу черезъ Сосновицы (см. тар. I и II гр. № 6150—Сб. Тар. № 798).

¹⁾ Хлѣбные грузы адресовались на ст. Александровскъ съ цѣлью воспользоваться примѣненіемъ спеціальнаго тарифа; на ст. Александровскъ грузы по порядку, введенному съ общаго согласія дороги и отправителей, «переправлялись» начальникомъ станціи по порученію отправителя, т.-е., какъ бы вновь принимались къ отправкѣ, причѣмъ перегрузки не производилось.—Разъясненіе Сената относится и къ случаямъ «перевартированія» грузовъ на границѣ—Ср. выше цит. изъ тарифа I и II гр. и—стр. 65 прим. 2.

²⁾ Впрочемъ, законъ 26 ноября 1892 г. (примѣч. къ ст. 68 Общ. Уст.) развѣщаетъ спеціально вниманіе сбора «за объявленія».

³⁾ По условіямъ *международныхъ* тарифовъ (Сб. Тар. № 473, ст. 7, доп. пост.) сборъ за взвѣшиваніе на станціи отправленія подлежитъ взысканію тогда, когда взвѣшиваніе произведено «по требованію отправителя» (къ грузамъ, идущимъ изъ Франціи, примѣняются правила дороги отправленія, т.-е. — см.

сдѣлаетъ такую отиѣтку, но при провѣркѣ вѣса до принятія груза къ перевозкѣ (ст. 61 Общ. Уст.) между вѣсомъ, который указалъ отправитель, и обнаруженнымъ вѣсомъ окажется разница болѣе 1⁰/₁₀₀, включая допускаемую закономъ погрѣшность въ вѣсѣ гирь ¹⁾). За взвѣшиваніе же на станціи назначенія сборъ взимается тогда, когда получатель потребуетъ, чтобы выдаваемый ему грузъ былъ взвѣшенъ (стт. 87 и 106 Общ. Уст. рос. ж. д.) и при этомъ недостачи вѣса ²⁾ не окажется.

По поводу этихъ правилъ необходимо замѣтить слѣдующее:

а) Сборъ за первоначальное взвѣшиваніе на станціи отправления въ законѣ (примѣч. къ ст. 68 Общ. Уст.) допущенъ лишь на тотъ случай, когда взвѣшиваніе производится «на вѣсовыхъ помостахъ ³⁾». Въ другихъ случаяхъ допускается лишь сборъ за «перевѣшиваніе», т.-е., не за первоначальное, а за вторичное взвѣшиваніе ⁴⁾. Еслибы подъ «перевѣшиваніемъ» разумѣлось и первоначальное взвѣшиваніе, то, очевидно, неслѣдуетъ было бы особо упоминать о взвѣшиваніи на вѣсовомъ помостѣ. Такимъ образомъ, сборъ за первоначальное взвѣшиваніе, впервые въ видѣ общаго правила установленный Министерствомъ Финансовъ въ 1891 г., представляетъ сборъ *новый*, въ законѣ не предусмотрѣнный, а потому законность этого сбора въ силу вышеприведеннаго разъясненія Сената является сомнительною. Согласно съ этимъ Прав. Сенатъ въ *отд. рѣш.* 5 марта 1893 г. по д. № 2990—

ниже—первоначальное взвѣшиваніе вообще производится бесплатно). См., однако, ст. 11 доп.—Ст. 7 Бернской Конвенціи ставить вопросъ объ обязанности желѣзныхъ дорогъ опредѣлять вѣсъ и количество мѣсты въ зависимости отъ мѣстныхъ законовъ.—Въ силу § 53 регламента вѣмедныхъ дорогъ обязанность эта въ отношеніи повагонныхъ отправокъ признается лишь условно (при наличности вѣсовыхъ приспособленій и—досуга). За взвѣшиваніе повагонныхъ отправокъ дороги имѣютъ право взимать плату, если отправитель *требуетъ* взвѣшиванія или—*вообще не указываетъ еяса въ накладной* (послѣдняя оговорка содержится въ новой редакціи § 53 Verkehrsordnung).

¹⁾ Уст. Торг., ст. 707.

²⁾ Если же окажется недостача, то по „списку“ и по ст. 87 Общ. Уст. за перевѣшиваніе ничего не полагается, хотя бы дорога за такую недостачу, какъ не превышающую нормальной убыли, и не отвѣчала (регламентъ, наоборотъ, имѣетъ въ виду „ein bahnsseitig zu vertretendes Manco“, т.-е. лишь такую недостачу, за которую дорога отвѣчаетъ (о разъясненіи нашихъ правилъ въ томъ же смыслѣ постановлено ходатайствовать на LV Общ. Сѣздѣ—Проток. 1896 г., стр. 429).

³⁾ Съ этимъ, впрочемъ, несогласенъ Сенатъ, который и этотъ сборъ, установленный „спискомъ“ 1883-го года въ размѣрѣ 50 коп. съ вагона, считаетъ сборомъ за *перевѣшиваніе*, т.-е. признаетъ, что сборъ этотъ не подлежалъ взиманію, если взвѣшиваніе на вѣсовомъ помостѣ произведено на станціи отправления и вообще не при условіяхъ, указанныхъ въ ст. 87 Общ. Уст. (*отд. рѣш.* 17 марта 1894 г. по д. Герштензанга съ Привисл. ж. д. № 1975—93 г.).

⁴⁾ Въ такомъ видѣ редакцірованъ и „списокъ“ 1883 г., въ которомъ сборъ за перевѣшиваніе разрѣшенъ въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда.

ВЗВѢШИВАНІЕ.

92 г. и др. призналъ, напр., незаконнымъ сборъ за первоначальное взвѣшиваніе, установленный въ тарифѣ дорогъ III-ей группы изд. 1889 г., не смотря на то, что тарифъ этотъ былъ представленъ въ Мин-во Финансовъ, а потому въ силу прим. 2 къ ст. 1 закона 8 марта 1889 г. являлся закононо-дѣйствующимъ. Сенатъ въ этомъ рѣшеніи нашелъ, что отъ власти Министра Финансовъ не зависѣло узаконить такой сборъ, который въ законѣ не предусмотрѣнъ. Рядомъ съ этимъ, однако, слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что въ цѣломъ рядѣ рѣшеній Сенатъ разъясняетъ условія взиманія сбора за первоначальное взвѣшиваніе, установленнаго Мин-вомъ Финансовъ, какъ бы признавая тѣмъ самымъ законность самаго сбора въ принципѣ.

б) Сборъ за *первоначальное* взвѣшиваніе установленъ «спискомъ» 1891 г. въ 2-хъ видахъ: 1) за взвѣшиваніе, произведенное въ виду отсутствія заявленія отправителя о нетребованіи взвѣшиванія и 2) за взвѣшиваніе, произведенное хотя бы и при наличности такого заявленія, но давнее результаты, несогласные съ указаніемъ отправителя о вѣсѣ. Такъ какъ и второй видъ не составляетъ перевѣшиванія, т.-е., вторичнаго взвѣшиванія, то и его точно такъ же, какъ и первый видъ, едва ли можно считать законнымъ (см. п. а), но во всякомъ случаѣ второй видъ сбора согласно «списку» подлежитъ вниманію лишь тогда, когда провѣрка вѣса, указаннаго отправителемъ, произведена желѣзною дорогою до «принятія груза къ перевозкѣ» (ст. 61 Общ. Уст.), а не впоследствии (стт. 60 и 88 Общ. Уст.), какъ это подтверждено Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 16 мая 1891 г. по д. Левенсона съ Юго-Зап. ж. д. № 673—91 г.

в) Сборъ за взвѣшиваніе на станціи отправленія во всякомъ случаѣ подлежитъ вниманію лишь «за взвѣшиваніе», т.-е., за *дѣйствительно произведенное взвѣшиваніе*¹⁾. Эта оговорка едва ли была бы нужна, еслибы не та путаница, которая внесена была въ нашу практику неудачною редакціею прим. 1 къ ст. III «списка», нынѣ измѣненною (Собр. Узак. 1896 г. № 50). Въ этой (старой) редакціи было сказано, что «сборъ за взвѣшиваніе *взимается: а) на станціи отправленія, если отправитель не отдѣляетъ*» надписи и т. д. Отсюда дороги, игнорируя прямой грамматическій смыслъ выраженія «сборъ за взвѣщиваніе», изъ котораго вполне ясно, что сборъ подлежитъ вниманію лишь «за» совершенное дѣйствіе, т.-е., за произведенное взвѣшиваніе, стали выводить, что онѣ имѣютъ право на взиманіе сбора, независимо отъ того, произведено ли ими взвѣшиваніе или нѣтъ, если только отправитель отъ взвѣшиванія не отказался. При этомъ своеобразномъ толкованіи сборъ за взвѣшиваніе превращается въ своего рода налогъ. Правда, защитники этого толкованія ссылаются на то, что, не произ-

¹⁾ О томъ, какъ производится взвѣшиваніе въ зависимости отъ нагрузки средствами желѣзной дороги или отправителя, кто обязанъ доставить грузъ, убрать его и т. д. см. § 6 «правилъ нагрузки и выгрузки» (Собр. Уз. 1895 г. № 88).

вода взвѣшиванія и принимая, такимъ образомъ, на вѣру вѣсъ, указанный отправителемъ безъ ручательства за точность, желѣзная дорога тѣмъ самымъ подвергаетъ себя извѣстному риску, что и оправдываетъ, будто бы, взиманіе подобнаго налога, тѣмъ болѣе, что отправителю, чтобы отъ него освободиться, стоить только заявить, что онъ взвѣшиванія не требуетъ, т.-е., ручается за вѣсъ. Но вся эта аргументація опровергается ужь однимъ тѣмъ, что сборъ за первоначальное взвѣшиваніе, если вообще признать его законнымъ, несомнѣнно представляетъ собою сборъ новый, введенный у насъ Правительствомъ лишь въ 1891 году. До этого сборъ этотъ *вовсе не допускался*, независимо отъ того, поручился ли отправитель за вѣсъ (ст. 60 Общ. Уст.) или нѣтъ. Если, такимъ образомъ, до 1891 года дороги вообще лишены были права на взиманіе какихъ либо сборовъ за *произведенное* или первоначальное взвѣшиваніе, то какое послѣ этого значеніе могутъ имѣть ссылки на «общія соображенія», въ силу коихъ, будто бы, дорогамъ теперь необходимо предоставить право на взиманіе сбора за взвѣшиваніе даже безъ производства самаго взвѣшиванія. Законъ (примѣч. къ ст. 68 Общ. Уст.) признаетъ за желѣзными дорогами право на взиманіе дополнительныхъ сборовъ «*въ вознагражденіе за оказываемыя товароотправителямъ сверхъ перевозки грузовъ услуги*», въ числѣ которыхъ указано «перевѣшиваніе». Если допустить, что подъ «перевѣшиваніемъ» можно разумѣть и первоначальное взвѣшиваніе, то во всякомъ случаѣ сборъ за взвѣшиваніе, по буквальному смыслу закона, подлежить взиманію лишь какъ «вознагражденіе за оказанную услугу»¹⁾, а не какъ налогъ или какъ вознагражденіе за рискъ. Вопросъ о томъ, имѣютъ ли желѣзныя дороги право на взиманіе сбора за извѣстныя дѣйствія, не производя этихъ дѣйствій, или хотя бы производя другія дѣйствія, но не тѣ, за которыя сборъ установленъ, неоднократно разсматривался Сенатомъ и всегда разрѣшался въ отрицательномъ смыслѣ (рѣш. 1885 г. № 95 и 119 и др.)²⁾. Правда, что въ числѣ сборовъ, приведенныхъ въ примѣч. къ ст. 68 Общ.

¹⁾ Что взвѣшиваніе можетъ быть разсматриваемо, какъ *услуга отправителю*, это лучше всего видно изъ того, что, напр., на германскихъ дорогахъ, какъ сказано выше, дороги не признаютъ *для себя обязательнымъ* взвѣшиванія повагонныхъ отправокъ. Вообще, какъ въ Германіи, такъ и по ст. 7 Бернской Конвенціи, и по ст. 7 дополнительныхъ условій нашихъ международныхъ тарифовъ (см. выше), тамъ, гдѣ говорится о платѣ, имѣется въ виду лишь *произведенное* взвѣшиваніе.—На французскихъ ж. д. сбора за первоначальное взвѣшиваніе не полагается.

²⁾ Таковъ же взглядъ, напр., французскаго кассационнаго суда. Такъ, напр., въ одномъ рѣшеніи, отвергая право дорогъ на взиманіе сбора за выгрузку, въ дѣйствительности не производимую, подъ предлогомъ различныхъ неудобствъ, которыя дороги несутъ отъ предоставленія выгрузки получателямъ, Касс. судъ говоритъ: *il est interdit de bénéficier indirectement d'une taxe qui serait par là détournée de son objet expressément déterminé par le tarif* (Dalloz, 1892, I, 604).

Уст., имѣется одинъ: сборъ за «станціонные расходы», который, какъ мы видѣли, взимается не за опредѣленную услугу, а представляетъ собою въ дѣйствительности налогъ, взимаемый съ отправителей на покрытие различныхъ расходовъ по содержанию станцій, расходовъ общихъ, которыхъ нельзя приурочить къ тому или другому отправителю въ отдѣльности. Такой же характеръ носятъ и т. н. «сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда», разрѣшенный статьей 50 Общ. Уст. и взимаемый, за нѣкоторыми исключеніями, съ каждаго груза, ввозимаго на станцію (см. ниже) не въ качествѣ вознагражденія за услугу, а «для покрытія издержекъ на приспособленія для храненія грузовъ». Но существованіе этихъ исключеній отнюдь не даетъ права утверждать, что и всякіе другіе сборы могутъ быть взимаемы желѣзными дорогами не въ качествѣ вознагражденія за тѣ дѣйствія, за которыя сборы установлены, а въ видѣ налога. Такъ, напр., «сборъ за нагрузку», очевидно, можетъ быть взимаемъ лишь въ качествѣ вознагражденія за нагрузку, произведенную дорогою; если же нагрузка дорогою не произведена, то сборъ является незаконнымъ, хотя бы онъ и взимался для покрытія расходовъ на сооруженія по нагрузкѣ товаровъ или въ качествѣ вознагражденія за тотъ рискъ и неудобства, которымъ подвергается желѣзная дорога, предоставляя нагрузку отправителю; или за тѣ особыя выгоды, которыя изъ этого извлекаетъ отправитель. То же самое слѣдуетъ сказать и о «сборѣ за взвѣшиваніе»: Вся разница лишь въ томъ, что для взиманія сбора за взвѣшиваніе «списокъ высшихъ нормъ» устанавливаетъ извѣстное *ограничительное* условіе, а именно, дорога не имѣетъ права на взысканіе сбора за произведенное ею взвѣшиваніе, если отправитель заявилъ въ накладной, что онъ взвѣшиванія не требуетъ. Въ этомъ и *только* въ этомъ, очевидно, и заключается весь смыслъ содержащейся въ «спискѣ» оговорки о заявленіи отправителя. Оговорка эта отнюдь не имѣла цѣлью распространить право желѣзныхъ дорогъ за предѣлы, допускаемые закономъ, предоставить желѣзнымъ дорогамъ право на взиманіе сбора за взвѣшиваніе безъ производства самаго взвѣшиванія; цѣль оговорки совершенно *обратная*: указать, при какихъ условіяхъ желѣзныя дороги *не имѣютъ права* на взиманіе сбора за *произведенное* взвѣшиваніе. Еще яснѣе это видно изъ новой редакціи ст. III «списка», такъ какъ здѣсь прямо говорится о сборѣ «за взвѣшиваніе на станціи отправленія или на какой-либо другой станціи дороги отправленія»; это, очевидно, устраняетъ всякое сомнѣніе въ томъ, что для взиманія сбора взвѣшиваніе должно быть произведено ¹⁾).

¹⁾ Опытъ возвращенія къ старой неудачной редакціи сдѣланъ въ тарифѣ I и II группы, введ. въ дѣйствіе съ 1-го января 1897 года; здѣсь, въ отступленіе отъ редакціи Собр. Узак., опять говорится такъ: «сборъ за взвѣшиваніе взимается: а) на станціи отправленія или на какой-либо другой станціи дороги отправленія, если отправитель» и т. д. Редакція правилъ въ томъ видѣ, какъ они опубликованы въ Собр. Узак., конечно, имѣетъ рѣшающее значеніе.

Вопросъ этотъ, впрочемъ, неоднократно разрѣшался въ томъ же смыслѣ и Прав. Сенатомъ; см., напр., подробно мотивированное *отд. рѣш.* 13 марта 1897 г. по д. Росс. Общ. Трансп. Кладей съ Главнымъ Штабомъ № 6085—96 г. ¹⁾, въ которомъ Сенатъ подтверждаетъ, что при отсутствіи заявленія отправителя о нетребованіи взвѣшиванія дороги могутъ взыскивать сборъ лишь за дѣйствительно произведенное взвѣшиваніе. Хотя въ послѣднее время встрѣчаются рѣшенія и въ противоположномъ смыслѣ (*отд. рѣш.* 30 окт. 1897 г. по д. Альперовича съ Ряго-Орлов. ж. д. № 4555—96 г., 12 сент. 1897 г. по д. Левандовскаго съ Главн. Общ. росс. ж. д. № 3862—96 г., 3 июня 1896 г. по д. Феллера съ Упр. каз. ж. д. № 7162—95 г., 4 июня 1896 г. по д. Шварцмана съ Упр. каз. ж. д. № 662—95 г. и нѣк. др.), но эти рѣшенія, какъ немотивированныя и противорѣчащія всей предыдущей и послѣдующей (см. цит. рѣш. 18 декабря 1897 г.) практикѣ Прав. Сената по вопросу объ основныхъ условіяхъ, необходимыхъ для правильности взиманія дополнительныхъ сборовъ, не могутъ имѣть значенія и носятъ скорѣе случайный характеръ.

г) Тотъ фактъ., что взвѣшиваніе произведено желѣзною дорогою, можетъ быть удостовѣряемъ ²⁾ не только штемпелемъ вѣсовщика, но и другими доказательствами, какъ, напр., фамиліей вѣсовщика, проставленною въ накладной, цифрою вѣса въ графѣ „вѣсъ по опредѣленію желѣзной дороги“ и т. п. (*отд. рѣш.* 28 февраля 1896 г. по д. Зильберштейна съ Пет.-Варш. ж. д. № 4695—95 г.). Но, если въ накладной никакихъ слѣдовъ того, что взвѣшиваніе дѣйствительно было произведено желѣзною дорогою, не имѣется, то отсюда судъ въ правѣ вывести, что оно не было произведено. Никакой презумпціи въ пользу желѣзной дороги въ этомъ отношеніи закономъ не установлено, а слѣдовательно, при отсутствіи всякихъ отгѣтокъ въ накладной, свидѣтельствующихъ о томъ, что взвѣшиваніе дѣйствительно произведено, нельзя возлагать на истца, требующаго обратно сборъ за взвѣшиваніе, обязанность доказать, что оно не было произведено (подтверждено въ *отд. рѣш.* 13 марта 1897 г. по д. Росс. Общ. Трансп. Кладей съ Главн. Штабомъ № 6085—96 г.) ³⁾. Истецъ обязанъ это доказать лишь тогда,

¹⁾ См. также *отд. рѣш.* 13 января 1895 г. по д. Волковича съ Лодзинскою ж. д. № 1332—94 г. и 18 декабря 1897 года по д. Левина съ Юго-Зап. ж. д. № 1575—97 г. и Германа съ Упр. каз. д. № 5555—96 г. („отсутствіе означенной отгѣтки лишь открываетъ дорогу право произвести взвѣшиваніе на счетъ отправителя, т.-е. со взысканіемъ съ него сбора, а не уполномочиваетъ дорогу на взятіе сбора безъ произведенія взвѣшиванія, которое должно быть удостовѣрено другими доказательствами, если на накладныхъ не имѣется штемпеля вѣсовщика“).

²⁾ Дорога—истца обязана доказать, что взвѣшиваніе ею произведено (*отд. рѣш.* 12 ноября 1892 г. по д. Главн. Интенд. Упр. съ Главн. Общ. № 4391—91 г.).

³⁾ См. также цит. выше *отд. рѣш.* 18 декабря 1897 г. по д. Бермана съ Упр. каз. ж. д. № 5555—96 г.

ВЗВѢШИВАНІЕ.

когда такія отиѣтки имѣются; въ этомъ случаѣ и онъ въ правѣ приводить всякія доказательства, не исключая свидѣтельскитъ показаній (*отд. рѣш.* 17 марта 1894 г. по д. Герштензанга съ Привислян. ж. д. № 1975—93 г.). Впрочемъ, и по этому вопросу о распредѣленіи бремени доказательства практика Сената постоянно колеблется. Такъ, въ *отд. рѣш.* 16 октября 1897 г. по д. Кабалкина съ Двинско-Витебскою ж. д. № 4629—96 г., возвращаясь снова къ опровергнутому имъ же ошибочному взгляду, Сенатъ высказываетъ мнѣніе, что по смыслу «списка вышнихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ» «взвѣшиваніе производится желѣзною дорогою, если грузоотправитель не сдѣлалъ отиѣтки въ накладной, что взвѣшиванія не требуется, въ виду чего безусловно требованіе отъ желѣзной дороги доказательства, что взвѣшиваніе было произведено, для оправданія сбора за оное, оказывается неправильнымъ». Колебанія эти по вопросу, въ сущности, крайне несложному, трудно объяснить (см. также *отд. рѣш.* 12 сентября 1897 г. по д. Левадовскаго съ Главн. Общ. № 3862—96 г., въ которомъ неопредѣленно сказано, что отсутствіе отиѣтки въ накладной о произведенномъ взвѣшиваніи не можетъ служить основаніемъ къ возврату взысканнаго сбора за взвѣшиваніе).

д) За первоначальное взвѣшиваніе сборъ былъ установленъ «спискомъ» 1891 г. лишь на тотъ случай, когда взвѣшиваніе это произведено на станціи отправленія. Значитъ, если почему-либо взвѣшиваніе произведено желѣзною дорогою въ другомъ мѣстѣ, то никакого сбора за это не полагалось, исключая случаи, подходящіе подъ другой пунктъ примѣч. 1 къ ст. III «списка», т.-е, когда взвѣшиваніе произведено на станціи назначенія безъ обнаруженія недостатка. Измѣненіе редакціи «списка», послѣдовавшее въ 1896 году (*Соб. Узак.* № 50), въ силу коего сборъ разрѣшается не только тогда, когда взвѣшиваніе производится на станціи отправленія, но и тогда, когда оно производится на какой-либо изъ станцій дороги отправленія, не можетъ, разумѣется, имѣть обратнаго дѣйствія, ибо мы имѣемъ здѣсь дѣло съ новымъ правиломъ.

е) За взвѣшиваніе грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, такса, какъ мы видѣли, понижена до 75 коп. съ вагона (вмѣсто $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда). Къ числу грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, т.-е., безъ упаковки и безъ счета мѣстъ, не относится, по разъясненію Сената, хлѣбъ, перевозимый въ сыпную (*отд. рѣш.* 11 февраля 1894 г. по д. Штейнберга съ Ив.-Домбр. ж. д. и др.). Но относительно другихъ грузовъ необходимо сказать, что пониженная такса примѣняется къ нимъ тогда, когда они фактически перевозятся въ навалку, ибо такса въ 75 коп. установлена для грузовъ, «первозимыхъ» въ навалку, а не только для грузовъ, подлежащихъ перевозкѣ въ навалку, т. е., включенныхъ въ списокъ навалочныхъ грузовъ (*Собр. Узак.* 1890 г. № 54 и послѣд. дополн.).

По общему правилу повагонная плата отнюдь не должна превышать

той платы, которая въ итогѣ причиталась бы дорогамъ за *полную подъемную силу* вагона по *подпудной таксѣ*. Это элементарное правило принѣненія всякаго рода повагонныхъ *тарифовъ*, правило, повторяемое во всѣхъ тарифахъ, относится и къ таксамъ дополнительныхъ сборовъ, ибо для этихъ таксъ другихъ правилъ примѣненія повагонныхъ ставокъ не существуетъ, и таксы дополнительныхъ сборовъ суть тѣ же тарифы (прим. 1 къ ст. 1 закона 8 марта 1889 г.). Отсюда слѣдуетъ, что при перевозкѣ навалочныхъ грузовъ въ вагонахъ подъемной силы менѣе 300 пудовъ, плата за взвѣшиваніе подлежитъ взысканію не въ размѣрѣ 75 коп. съ вагона, а въ меньшемъ размѣрѣ изъ расчета полной подъемной силы вагона, помноженной на *подпудную* таксу ($\frac{1}{4}$ коп.). Такъ, напр., при перевозкѣ груза въ вагонѣ подъемной силы въ 200 пудовъ плата за взвѣшиваніе не можетъ превышать 50 коп. съ вагона. Къ другому выводу можно было бы прийти лишь въ томъ случаѣ, когда бы плата въ 75 коп. была назначена не просто за взвѣшиваніе, а за какойнибудь особый родъ взвѣшиванія (напр., за взвѣшиваніе на вѣсовомъ помостѣ, какъ по «списку» 1883 г.).

IV) Сборъ за нагрузку, выгрузку (или отгрузку) и перегрузку ¹⁾ взимается по «списку» 1891 г. въ размѣрѣ 0,33 съ пуда за исключеніемъ нѣкоторыхъ грузовъ, таксиркуемыхъ поштучно, и грузовъ «тяжеловѣсныхъ», т. е., вѣсящихъ въ одной штукѣ болѣе 200 пудовъ. За нагрузку и выгрузку этихъ послѣднихъ предметовъ взимается «по соглашенію». Съ грузовъ, таксиркуемыхъ по повагоннымъ тарифамъ, плата за нагрузку и выгрузку взимается также изъ повагоннаго расчета, т. е., изъ расчета полной подъемной силы вагона (или части ея, если это разрѣшается тарифомъ). За одну нагрузку взимается 0,22 коп., а за одну выгрузку 0,11 коп. съ пуда. Сборъ за *отгрузку* (въ размѣрѣ 0,11 коп. съ пуда) взимается тогда, когда отгрузка произведена по желанію товарохозяина или вслѣдствіе обна-

¹⁾ Сюда же относится сборъ за *пользованіе подъемными кранами* (гдѣ таковые имѣются), который согласно «списку» взимается въ размѣрѣ 1 коп. съ пуда, но лишь въ томъ случаѣ, когда нагрузка и выгрузка производятся средствами грузохозяина. Другими словами, если нагрузка и выгрузка производится средствами дорогъ, то, хотя бы онѣ и производились съ помощью подъемныхъ крановъ, за это особой платы сверхъ 0,33 коп. не полагается, хотя, такимъ образомъ, пользованіе подъемнымъ краномъ вмѣстѣ съ нагрузочнымъ сборомъ обходится *дешевле*, чѣмъ безъ нагрузочнаго сбора (въ противоположномъ смыслѣ, т. е., въ смыслѣ признанія за желѣзною дорогою права на вознагражденіе за пользованіе подъемнымъ краномъ и при нагрузкѣ ея средствами, вопросъ этотъ разрѣшенъ былъ въ *отд. рѣш.* по д. Соколова съ Главн. Общ. № 2385—86 г., но рѣшеніе это состоялось еще до изданія «списка» 1891 г.). По аналогіи съ распредѣленіемъ нагрузочно-выгрузочнаго сбора ($\frac{2}{3}$ за нагрузку и $\frac{1}{3}$ за выгрузку) подлежитъ распредѣленію и сборъ за пользованіе краномъ.

НАГРУЗКА И ВЫГРУЗКА.

руженнаго перегруза (см. Собр. Узак. 1890 г. № 10). Сборъ за перегрузку („или за передачу“) взимается въ размѣрѣ 0,33 коп. при передачѣ грузовъ между дорогами неодинаковой колеи и въ томъ числѣ — съ русскихъ дорогъ на иностранныя и обратно. Въ «спискѣ» сдѣлана оговорка, что сборъ въ 0,33 коп. съ пуда при передачѣ международныхъ грузовъ взимается и тогда, когда перегрузки на пограничныхъ станціяхъ не производится, напр., тогда, когда русская пограничная станція является станціею отправления или назначенія ¹⁾.

По поводу правилъ о сборѣ за нагрузку и выгрузку необходимо замѣтить слѣдующее. Дорога имѣетъ право на сборъ за нагрузку и выгрузку только тогда, когда она въ дѣйствительности производитъ эти операціи (рѣш. Сената 1885 г. № 95 и др.). Между тѣмъ, на многихъ изъ нашихъ дорогъ существовалъ и отчасти существуетъ до сихъ поръ обычай взимать сборъ за нагрузку и выгрузку и съ такихъ товаровъ, которые грузятся средствами хозяевъ. Обычай этотъ нерѣдко устанавливается съ согласія самихъ хозяевъ, которые, платя нагрузочно-выгрузочный сборъ, выгадываютъ то, что товаръ грузится и выгружается скорѣе и безопаснѣе и, притомъ, не приходится платить столь частыхъ штрафовъ за простой вагона и вообще подвергать себя разнымъ стѣсненіямъ, соединеннымъ съ собственною нагрузкою и выгрузкою de jure. Все это, однако, не оправдываетъ взиманія сбора за такія операціи, которыя въ дѣйствительности не производятся ²⁾. Только въ томъ

¹⁾ Въ тарифѣ I и II группы № 6150 добавлено, что съ хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ за границу при участіи Варшавско-Вѣнской ж. д. сборъ за перегрузку взыскивается всего *одинъ* разъ—въ томъ пунктѣ, гдѣ фактически совершается погрузка изъ вагоновъ ширококолейныхъ въ узкоколейные.—Здѣсь же пояснено, что, при отправкѣ грузовъ съ русскихъ пограничныхъ станцій за границу или обратно, взиманію подлежитъ только сборъ за нагрузку *или* за выгрузку; сборъ за выгрузку не подлежитъ взиманію, если выгрузка произведена таможенною артелью за счетъ грузохозяина.

²⁾ Подтверждено въ цѣломъ рядѣ рѣшеній Сената (см., напр., *отд. рѣш.* 13 янв. 1894 г. по д. Гринфельда съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 4999—92 г. и мн. др.—по вопросу о сборѣ за перегрузку на границѣ), а также—Департаментомъ желѣзнодорожн. дѣлъ (см. циркуляръ 1895 г. № 988—*Сб. Тар.* № 592—подтверждающій, что сборы за нагрузку и выгрузку не подлежатъ взиманію тогда, когда операціи эти по договорамъ или правиламъ, утвержденнымъ правительствомъ, производятся средствами грузохозяевъ. Надо замѣтить, что нагрузка или выгрузка считается произведенною „средствами грузохозяина“ не только тогда, когда она произведена его людьми, но и тогда, когда она произведена рабочими желѣзной дороги (или таможни—см. выше), за плату, полученную отъ товарохозяина, и по его порученію, съ вѣдома дороги.—Соглаш. о прямомъ сообщеніи (§ 13) требуетъ, чтобы при нагрузкѣ или выгрузкѣ средствами товарохозяина въ накладной, дубликатѣ и дорожной вѣдомости была дѣлаема *отмѣтка* „средствами отправителя“. То же предписано Д-томъ ж. д. дѣлъ (см. приведенный циркул. № 988—95 г.).—Если товаръ перевозится по такому специальному тарифу, который устанавливаетъ *одну общую плату за провозъ*,

случаѣ за дорогою можно призвать право на взиманіе сбора за нагрузку и выгрузку, въ дѣйствительности ею не произведенная, когда она, будучи готова исполнить эти обязательныя для нея операции, не исполнила ихъ единственно только *по винѣ самого грузокозьяина*. Это право на вознагражденіе за услугу, не произведенную только по винѣ другого контрагента, признается и въ другихъ договорахъ, съ тою только оговоркою, что контрагентъ, получающій вознагражденіе за непроизведенную услугу, не долженъ обогащаться на чужой счетъ, т.-е. долженъ возратить другому контрагенту расходы, которые тотъ помогъ ему сберечь. *Если же грузокозьяинъ докажетъ*, что дорога *по соглашенію* съ нимъ отказалась отъ своего права на производство нагрузки или выгрузки, то и сборъ за эти операции долженъ быть признанъ незаконнымъ и притомъ—независимо отъ того, имѣла ли дорога право вступить въ такое соглашеніе или нѣтъ ¹⁾. Поэтому и нельзя согласиться со

нагрузку и выгрузку, не выдѣляя особо сбора за эти послѣднія операции, то сборъ въ случаѣ производства нагрузки или выгрузки средствами товарокозьяина подлежитъ возврату въ размѣрѣ, опредѣленномъ въ „спискѣ высшихъ нормъ“ (*отд. рѣш.* 28 янв. 1893 г. по д. Эдельштейна съ Привисл. ж. д. № 2148—92 г.).—Такого расчлененія тарифовъ не допускаетъ французская кассационная практика (Daloz, 1891, I, 432, 189; 1894, I, 222 и др.). Что же касается общаго вопроса о правѣ дорогъ на взиманіе сбора за нагрузку и выгрузку безъ производства этихъ операцій подъ предлогомъ другихъ удобствъ, предоставляемыхъ товарокозьяевамъ, то вопросъ этотъ французскимъ кассационнымъ судомъ также разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ по мотивамъ, приводимымъ и въ рѣшеніяхъ нашего Сената (см., напр., Daloz, 1892, I, 604: „il est interdit de bénéficier indirectement d'une taxe qui serait par là détournée de son objet expressément déterminé par le tarif“).

¹⁾ По дѣйствующимъ правиламъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ, утвержденнымъ Мин. Пут. Сообщенія (Собр. Узак. 1895 г. № 88), такія соглашенія допускаются лишь относительно грузовъ, нагружаемыхъ или выгружаемыхъ внѣ предѣловъ станціонныхъ помѣщеній или—въ частныхъ магазины и склады (или изъ нихъ) или—въ спеціального типа вагоны (или изъ нихъ). Относительно грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, соглашеніе замѣняется заявленіемъ отправителя въ накладной о желаніи произвести нагрузку, что желѣзная дорога обязана допустить. *Всѣ прочіе грузы обязательно нагружаются и выгружаются средствами дороги*, исключая лишь: а) грузы, перевозимые на основаніи *особыхъ правилъ* (если въ этихъ правилахъ постановлено противное), б) грузы, нагрузка и выгрузка коихъ требуютъ особыхъ приспособленій, которыхъ дорога не имѣетъ (эти грузы *обязательно* нагружаются и выгружаются средствами грузокозьяевъ) и в) твердое минеральное топливо (*обязательно нагружается средствами отправителя*). Ср. правила международныхъ сообщеній, напр., Сб. Тар. № 877: нагрузка и выгрузка на германскихъ и нидерландскихъ дорогахъ должна производиться средствами грузокозьяевъ, за исключеніемъ: а) „мелкихъ отправокъ“ (партій менѣе 305 пудовъ)—см. §§ 5 и 6 тарифа и б) грузовъ, нагрузку или выгрузку коихъ по письменному желанію отправителя (выраженному въ накладной) или получателя приняла на себя желѣзная дорога; нагрузка или выгрузка, произведенная рабочими желѣзной дороги безъ письмен-

НАГРУЗКА И ВЫГРУЗКА.

взглядомъ, который высказалъ Сенатъ въ *отд. рѣш.* 7 января 1888 г. по д. Митницкаго съ Юго-Зап. ж. д. № 1433—1887 г. Сенатъ полагаетъ, что, если нагрузка и выгрузка произведены товарокозьяиномъ въ видахъ его личнаго интереса, а не по принадлежащему ему праву, то за дорогою можетъ быть признано право на взиманіе платы за эти операціи, для нея обязательныя (Сенатъ придалъ въ этомъ дѣлѣ значеніе тому, что по свойству товара и тѣхъ приспособленій для нагрузки и выгрузки, которыя имѣлись на станціи, грузокозьяевъ, какъ это установлено было судомъ, *выгоднѣе было самимъ производить нагрузку и выгрузку, хотя бы и съ уплатою сбора*). Впрочемъ, въ позднѣйшемъ рѣшеніи (11 марта 1888 г. по д. Стрижана съ Юго-Зап. ж. д. № 5484—1887 г.) Сенатъ самъ, наоборотъ, отвергаетъ, напр., право дороги на взиманіе сбора за *храненіе*, въ дѣйствительности не имѣвшее мѣста, подъ тѣмъ предлогомъ, что сборъ этотъ избавляетъ козьяина отъ разныхъ другихъ невыгодъ. Ср. также рѣш. 1885 г. №№ 85 и 119 и др.

До сихъ поръ мы имѣли въ виду случаи, когда производство нагрузки и выгрузки возложено на обязанность желѣзной дороги, но въ дѣйствительности эти операціи производятся козьяиномъ груза. Если взять *обратный* случай, то онъ долженъ быть разрѣшенъ по тѣмъ же правиламъ. Взысканный дорогою сборъ за нагрузку и выгрузку, произведенныя ею вмѣсто грузокозьяина, долженъ почитаться незаконнымъ, если дорога произвела эти операціи вмѣсто грузокозьяина не по соглашенію съ нимъ и *не по его вину*. Виною грузокозьяина считается несвоевременная нагрузка или выгрузка. По дѣйствующимъ правиламъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ дорога *вправѣ окончить начатую нагрузку* взаимнѣ отправителя, если она не окончена отправителемъ въ теченіи 24 часовъ съ момента подачи вагона (§ 15; въ этомъ случаѣ вмѣсто окончанія нагрузки дорога вправѣ приступить къ выгрузкѣ). Что же касается *выгрузки взаимнѣ получателя*, то дорога вправѣ приступить къ ней тогда, когда получатель не приступить къ выгрузкѣ въ теченіи 12 часовъ со времени подачи вагона и если притомъ о времени и мѣстѣ предстоящей подачи вагона подъ выгрузку было вывѣщено объявленіе на станціи (§§ 8 и 17 «правилъ»).

б) Въ *удостовереніе* того, чьими средствами въ дѣйствительности произведена нагрузка или выгрузка, допускаются *всякія доказательства*, исключая свидѣтельскихъ показаній. Прежде всего, вопросъ этотъ подлежитъ разрѣшенію на основаніи отиѣтокъ въ накладныхъ (напр., о подачѣ вагона для нагрузки или выгрузки и т. п.), но весьма часто, напр., станція отправленія упускаетъ отиѣтить въ накладной, что нагрузка произведена средствами отправителя, и тогда станція назначенія взыскиваетъ нагрузочно-выгрузочный

наго о томъ требованіи грузокозьяина и подъ его наблюденіемъ *не* приравнивается къ нагрузкѣ или выгрузкѣ, произведенной средствами дороги (§ 35).

сборъ вмѣстѣ съ прочими платежами на общемъ основаніи ¹⁾. Доказать подобное упущеніе, конечно, лежитъ на обязанности грузохозяина, утверждающаго, что съ него сборъ неправильно взысканъ ²⁾, но это относится лишь къ такимъ грузамъ, нагрузка (или выгрузка) которыхъ въ силу существующихъ правилъ обязательно производится средствами желѣзныхъ дорогъ, а равно къ навалочнымъ грузамъ, нагрузка или выгрузка которыхъ, хотя и предоставлена грузохозяевамъ, но лишь въ такомъ случаѣ, когда они этого пожелаютъ и заявятъ объ этомъ въ накладной. Если же, наоборотъ, нагрузка или выгрузка *обязательно* производится средствами товарохозяина, напр., нагрузка минеральнаго топлива или нагрузка грузовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ изъ частныхъ складочныхъ пространствъ и помѣщеній, приписанныхъ къ станціи, если дорога по особому соглашенію не приняла нагрузку на себя (Собр. Узак. 1896 г. № 120) или же—возложены на него безъ оговорки, что это зависитъ отъ его желанія, отъ соглашенія его съ желѣзною дорогою (какъ, напр., выгрузка хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ сыпную Собр. Узак. 1893 г. № 124), то бремя доказательства переходитъ на желѣзную дорогу, взыскавшую сборъ. Она обязана доказать, что грузохозяинъ своевременно не приступилъ къ исполненію возложенной на него обязанности и что, поэтому, она совершила нагрузку или выгрузку своими средствами. Для этого установлены Мин-вомъ Путей Сообщенія отмѣтки на оборотѣ накладныхъ. Если дорога этихъ отмѣтокъ не сдѣлала, то она обязана доказать какимъ-либо инымъ способомъ упущеніе грузохозяина или же хотя бы выраженное имъ желаніе, чтобы нагрузка (или выгрузка) была произведена средствами желѣзной дороги, такъ какъ только при этомъ условіи дорога имѣетъ право на вознагражденіе (см. выше). Поэтому, никакъ нельзя согласиться съ взглядомъ Прав. Сената, высказаннымъ въ *отд. рѣш.* 4 декабря 1896 г. по д. Савича съ Ив.-Домбров. ж. д. № 177 — 96 г., 17 января 1897 г. по д. Зисмана съ тою же ж. д. № 4915 — 96 г. и нѣк. др., въ которыхъ высказано мнѣніе, что при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ сыпную взысканный сборъ за выгрузку не подлежитъ возврату до тѣхъ поръ, пока грузохозяинъ не докажетъ, что выгрузка произведена его средствами ³⁾.

¹⁾ Бываетъ, впрочемъ, и такъ, что нагрузочно-выгрузочный сборъ взыскивается на томъ мнимомъ основаніи, что сборъ этотъ будто бы причитается дорогамъ независимо отъ того, произведены ли ими нагрузка и выгрузка (см. выше). Такъ одно время толковали агенты дорогъ Сводъ хлѣбныхъ тарифовъ, въ которомъ было сказано, что по *каждой* отправкѣ подлежатъ взысканію сборы за нагрузку и выгрузку, станціонные расходы и т. д. Потребовался особый циркуляръ Д-та жел. дорогъ для того, чтобы разъяснить это недоразумѣніе (*Сб. Тар.* № 592).

²⁾ Въ удостовѣреніе того, что выгрузка не произведена средствами дороги истецъ ирравѣ сослаться на отсутствіе въ накладной отмѣтокъ (гр. IX и X) о времени этой выгрузки (*отд. рѣш.* 11 мая 1896 г. по д. Линеца съ Упр. каз. ж. д. № 5063 — 95 г.).

³⁾ Впрочемъ, доказать это не трудно, такъ какъ на основаніи правилъ

НАГРУЗКА И ВЫГРУЗКА.

в) Что касается *перегрузки*, то за нее сборъ подлежитъ взысканію лишь тогда, когда перегрузка въ дѣйствительности произведена и произведена средствами дорогъ. Исходя изъ этого, Прав. Сенатъ въ рядѣ рѣшеній призналъ незаконнымъ сборъ за перегрузку, установленный прежнимъ тарифомъ дорогъ Польскаго района (§ 50), въ которомъ было сказано, что сборъ за *перегрузку* взыскивается, хотя бы перегрузка на границѣ не производилась (*отд. рѣш.* 30 сент. 1893 г. по д. бр. Тонетъ съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 779—92 г. и ин. др. ¹⁾). Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что рѣшенія эти обусловливаются лишь неправильною редакціею вышеуказаннаго тарифа, такъ какъ въ силу «списка высшихъ нормъ», и прии. къ ст. 69 Общ. Уст. рос. ж. дороги имѣютъ право на особый сборъ за передачу, который и разрѣшенъ дѣйствующимъ «спискомъ» въ разиѣрѣ 0,33 коп. съ пуда специально для международныхъ грузовъ, не перегружаемыхъ на границѣ ²⁾ (см. исключеніе для хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ по Варш.-Вѣн. ж. д. въ Сб. Тар. I и II гр.).

г) По «списку» 1891 г. разиѣръ нагрузочнаго сбора одинаковъ для отправокъ попутныхъ и повагонныхъ. То обстоятельство, что грузъ таксирруется по повагонному тарифу имѣетъ только то значеніе, что нагрузочный

о перевозкѣ хлѣба въ сыпную дорога, выгрузившая хлѣбъ въ свои мѣшки (за пропускомъ срока, даннаго на это получателю), всегда взыскиваетъ плату не только за выгрузку, но и за прокатъ мѣшковъ. Если такая плата не взыскана и притомъ никакихъ другихъ отиѣтокъ въ накладной, свидѣтельствующихъ о томъ, что выгрузка произведена средствами дороги или въ ея закромы, не имѣется, то выгрузка средствами получателя является вполнѣ установленною.

¹⁾ По всѣмъ этимъ дѣламъ дорогою было представлено удостовѣреніе Д-та жел. дор. дѣлъ о томъ, что сборъ за перегрузку подлежитъ взысканію независимо отъ того, производится ли она въ дѣйствительности (всѣ эти дѣла касались узкоколейной Варшаво-Вѣнской ж. д.).

²⁾ Сборъ за „передачу“ согласно „списку“ взыскивается желѣзными дорогами не только по международнымъ накладнымъ, но и по тѣмъ накладнымъ, по которымъ станціею отправленія или назначенія показанъ пограничный пунктъ. Сенатъ нашелъ, однако, что, въ пользу русскихъ дорогъ *по русской накладной* сборъ подлежитъ взысканію лишь съ груза, идущаго отъ границы въ Россію; съ грузовъ же идущихъ въ обратномъ направленіи, т.-е. на границу, сборъ по русской накладной, по мнѣнію Сената, не подлежитъ взысканію (*отд. рѣш.* 20 сент. 1895 г., по д. Геберта съ Лодзин. ж. д. № 1417—95 г., 11 окт. 95 г. по д. Лильпопъ и Рау съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 4791—94 г. и др.). Рѣшенія эти Сенатъ мотивируетъ тѣмъ, что сборъ за передачу поступаетъ въ пользу русской ж. д. только тогда, когда она принимаетъ грузъ отъ иностранной дороги, а не тогда, когда она передаетъ его иностранной дорогѣ; по смыслу прим. 6-го къ п. IV „списка“ слѣдуетъ допустить скорѣе обратное. Во всякомъ случаѣ, сборъ подлежитъ взысканію лишь за передачи съ русской ж. д. на иностранную или наоборотъ. Поэтому, напр., сборъ не подлежитъ взысканію за передачу груза въ Граевѣ на вѣтвь Граево-Просткенъ, находящуюся въ эксплуатаціи Юго-Западныхъ ж. д. (*отд. рѣш.* 30 окт. 1897 г. по д. Фридмана съ Упр. каз. д. № 5235—96 г.).

сборъ причитается изъ расчета полной подъемной силы вагона, хотя бы грузъ вѣсилъ менѣе ¹⁾).

V) Сборъ (штрафъ) за простой вагоновъ подъ нагрузкою или выгрузкою или послѣ окончанія нагрузки или выгрузки, «если простой произошелъ по винѣ или желанію товарокозьянна», взимается согласно «списку» 1891 г. въ размѣрѣ 3 руб. съ вагона за каждыя сутки сверхъ срока, установленнаго правилами о нагрузкѣ и выгрузкѣ; за простой частныхъ вагоновъ взимается лишь 1 руб. въ сутки ²⁾).

По правиламъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ (Собр. Узак. 1895 г. № 88) для нагрузки установленъ *шестичасовой*, а для выгрузки — *двѣнадцатичасовой*.

¹⁾ Такимъ образомъ, примѣненіе повагоннаго тарифа по „списку“ 1891 г. не можетъ уменьшать причитающагося дорогамъ сбора за нагрузку и выгрузку, а, наоборотъ, только можетъ его увеличить. По списку же 1883 года, установлена была *пониженная* ставка (въ размѣрѣ отъ 3 до 4 руб. съ вагона подъемной силы въ 600 и менѣе пудовъ) для такихъ грузовъ, „которые таксируются по специальнымъ повагоннымъ тарифамъ“. Правило это въ судебной практикѣ толковалось различно. Прав. Сенатъ прежде признавалъ, что попутная такса „списка“ 1883 г. можетъ примѣняться только къ попутнымъ отправкамъ, а разъ отправка повагонная, то независимо отъ тарифа провозной платы за нагрузку и выгрузку можетъ быть взимаемо лишь по повагонной таксѣ (т. е., отъ 3 до 4 руб.). См., напр., *отд. рѣш.* 31 марта 1889 г. по д. Протасова съ Моск.-Ряз. ж. д. № 179—89 г. и др. (вмѣстѣ съ тѣмъ Сенатъ призналъ, что циркуляръ Мин. Пут. Сообщ. 1889 г. за № 5287, разъясняющій вопросъ о размѣрѣ нагрузочнаго сбора, содержитъ въ себѣ *новое* правило, не могущее имѣть обратнаго дѣяствія—*отд. рѣш.* 6 марта 1891 г. по д. Лукашина съ Моск.-Кур. ж. д. № 6387—91 г.). Но въ послѣднее время Сенатъ измѣнилъ свой взглядъ, т. е. призналъ, что пониженная такса примѣняется лишь къ такимъ повагоннымъ отправкамъ, которыя таксируются по пониженнымъ повагоннымъ тарифамъ (*отд. рѣш.* 5 апрѣля 1896 г. по д. Дрейфуса съ Лозов.-Севаст. ж. д. № 5705—95 г.; впрочемъ, еще ранѣе—въ рѣш. 1893 г. № 86 по д. Рудакова—Сенатъ призналъ законнымъ такое же разъясненіе Д-та жел. дѣлъ, относившееся къ глѣбнымъ грузамъ). Подъ повагонными тарифами слѣдуетъ разумѣть *всякія* ставки, пониженныя специально для повагонныхъ отправокъ сравнительно съ попутными, независимо отъ *формы* этихъ ставокъ (т. е. „специальными повагонными“ тарифами одинаково могутъ считаться тарифы табличные, классные и схемные).

²⁾ Въ текстѣ „списка“, опубликованномъ въ Собр. Узак. (1891 г. № 63), сказано, что высшій размѣръ сбора можетъ быть увеличенъ *Министромъ Путей Сообщенія* по соглашенію съ Министромъ Финансовъ до 20 р.—Въ текстѣ же, опубликованномъ въ тарифѣ I и II гр., обь участіи Мин. Пут. Сообщ. болѣе не упоминается, что создаетъ коллизію между этимъ текстомъ и текстомъ Собр. Узак. Кроме того, въ тарифѣ I и II группы содержится оговорка, что, при существованіи въ *мѣстныхъ тарифахъ* другихъ нормъ сбора за простой, нормы эти примѣняются какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, хотя бы онѣ и превышали нормы „списка“.

часовой срокъ (§§ 14 и 16 «правиль») ¹⁾. Срокъ этотъ исчисляется со времени подачи вагона для нагрузки или выгрузки, которое согласно утвержденной формѣ стѣбчается въ накладной ²⁾. Если отправитель въ срокъ не приступитъ къ нагрузкѣ, то грузъ исключается изъ очереди (ст. 52 Общ. Уст.—§ 15 «правиль»), т.-е. вагонъ отбирается и никакого простоя быть не можетъ. Если же отправитель, приступивъ къ нагрузкѣ, лишь не окончитъ ея въ срокъ, то ему даются на это дополнительные 18 часовъ, но за это взимается плата за простой вагона (§ 15), т. е., плата за одну сутки. Если же отправитель и въ этотъ срокъ не окончитъ нагрузки, то дорога вправѣ либо догрузить вагонъ, либо, освободивъ вагонъ отъ груза, распорядиться вагономъ по своему усмотрѣнію (§ 15). Такъ какъ дорогѣ предоставленъ только выборъ между тѣмъ и другимъ, то изъ этого слѣдуетъ, что она не можетъ выбрать третьяго, т.-е., что она не вправѣ безъ согласія отправителя оставлять вагонъ въ недогруженномъ видѣ болѣе, чѣмъ на одні сутки, со взиманіемъ платы за простой за дальнѣйшее время. Относительно простоя подъ выгрузкою это прямо подтверждено въ § 17 «правиль», а именно: если получатель не приступитъ къ выгрузкѣ въ 12 часовой срокъ, то дорога вправѣ неотлагательно сама провзвести выгрузку и взыскать

¹⁾ Сроки эти могутъ быть сокращены М-омъ Пут. Сообщенія при накопленіи грузовъ (ст. 81 Общ. Уст.)—До изданія правилъ 1895 г., утвержденныхъ Совѣтомъ по ж. д. дѣламъ, сборъ за простой подлежалъ исчисленію на основаніи сроковъ, дѣйствующихъ съ вѣдома или разрѣшенія Мин. Путей Сообщенія (см. текстъ „списка высшихъ нормъ“, опубл. въ Собр. Узак.).—По тарифу I и II группы срокъ разгрузки удлинненъ для *спирта*.

²⁾ Если такой отмѣтки не имѣется, то взаимнѣ ея могутъ быть допущены другія доказательства (вѣдомости, книги и т. п.) и въ томъ числѣ—свидѣтельскія показанія (въ *отд. рѣш.* 18 февраля 1895 г. по д. Добржинскаго съ Привислян. ж. д. Сенатъ признаетъ незаконнымъ допущеніе свидѣтельскихъ показаній въ удостовѣреніе времени подачи вагона, но рѣшеніе это находится въ явномъ противорѣчій съ цѣлымъ рядомъ другихъ рѣшеній, въ которыхъ, наоборотъ, разъяснено, что всякіе фактическіе пробѣлы въ накладной могутъ быть удостовѣряемы свидѣтелями—см. стр. 10). Что касается вопроса о томъ, на чей обязанности лежитъ удостовѣрять время подачи вагона подъ нагрузку или выгрузку, а равно—возвращенія его изъ подъ нагрузки или выгрузки, въ тѣхъ случаяхъ, когда возникаетъ споръ о правильности взысканія сбора за простой, то вопросъ этотъ Сенатомъ разрѣшался различно. Въ послѣднее время встрѣчаются рѣшенія, въ которыхъ Сенатъ, не взирая на несоблюденіе дорожною постановленій, предписывающихъ ей отмѣчать въ накладной время подачи и возвращенія вагоновъ тѣмъ не менѣе, освобождаетъ ее отъ исполненія этой обязанности на судѣ, т.-е., отъ выясненія на судѣ этого факта другими доказательствами, которыя она обязана имѣть (см., напр., *отд. рѣш.* 31 янв. 1897 г. по д. Житкова съ Упр. каз. ж. д. № 1711—1896 г., въ которомъ на грузоходца возложена обязанность доказать время возвращенія вагона изъ подъ выгрузки). Этотъ взглядъ нельзя признать правильнымъ (см. ниже—объясненія къ правиламъ о сборѣ за хранение).

сборъ за простой *за одну сутки*; оставить же грузъ въ вагонѣ на дальнѣйшее время она вправѣ только «по желанію получателя». Въ случаѣ же, если получатель, приступивъ къ выгрузкѣ, не окончить ее въ срокъ, ему дается дополнительно 18 часовъ со взысканіемъ платы за простой за сутки; если же онъ пропуститъ и этотъ дополнительный срокъ, то дорога вправѣ окончить выгрузку опять таки со взысканіемъ «сбора за простой *за сутки*» (т.-е., за вторые сутки). Оставлять же вагонъ на дальнѣйшее время безъ выгрузки она и въ этомъ случаѣ вправѣ лишь тогда, когда этого пожелаетъ получатель; это ясно 1) изъ того, что въ правилахъ вездѣ говорится о взысканіи сбора за простой *лишь за одну сутки* и 2) изъ того, что оба случая простоя подъ выгрузкою ничѣмъ другъ отъ друга юридически отличаться не могутъ: если дорога обязана произвести выгрузку взаимнѣмъ получателя, вовсе не приступившаго къ выгрузкѣ, то она тѣмъ болѣе обязана произвести выгрузку взаимнѣмъ получателя, который выгрузку началъ, но не кончилъ, и въ этомъ случаѣ, слѣдовательно, дорога также не вправѣ безъ согласія получателя оставить вагонъ въ его распоряженіи на неопредѣленное время.

Такимъ образомъ, въ силу «правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ» *сборъ за простой подъ нагрузкою вообще можетъ быть взысканъ лишь за одну сутки, а сборъ за простой подъ выгрузкою—за двое сутокъ. Въ большемъ размѣрѣ плата за простой подлежитъ взысканію лишь тогда, когда установлено, что дальнѣйшій простой вагона произошел по желанію отправителя или получателя*¹⁾.

Второй выводъ, вытекающій изъ буквального содержанія «списка» («если простой произошел по винѣ или желанію товарокозьяна»), заключается въ томъ, что сборъ за простой не подлежитъ взысканію постольку, поскольку простой вызванъ *виною самой дороги*. Вина эта можетъ заключаться въ неизвѣщеніи грузокозьяна о предстоящей подачѣ вагона (§ 8 «правилъ» требуетъ, чтобы объ этомъ вывѣщивались объявленія въ доступныхъ для публики мѣстахъ), въ подачѣ вагона въ неочищенномъ видѣ или безъ приспособленій для нагрузки, на укрѣпленіе которыхъ впоследствии понадобилось время (§ 9 «правилъ») и т. п. (ср. ниже, п. VI). Виною дороги считается также подача вагона *для нагрузки* въ такое время.

¹⁾ За границей случаи взысканія большихъ суммъ за простой при полной возможности опорожнить вагонъ (или, наоборотъ, нагрузить его, своими средствами) часто вызываютъ протесты среди публики и отчасти среди юристовъ, которые усматриваютъ въ этомъ нарушеніе началъ bona fides (см. Sarrut, 156; Lanckmann, 122). Впрочемъ, относительно штрафовъ за простой вагоновъ, какъ и, впрочемъ, относительно сбора за храненіе и штрафовъ за невѣрное наименованіе и указаніе вѣса (см. ниже) слѣдуетъ сказать, что на практикѣ эти сборы не всегда взыскиваются при наличности законныхъ для этого условій. Здѣсь взысканіе сбора и размѣръ взысканія отчасти зависятъ на практикѣ отъ усмотрѣнія дорогъ, что, напр., на прусскихъ казенныхъ дорогахъ даже узаконено (см. Eger, II, 244; I, 117).

когда у отправителя не остается уже 6 часовъ для того, чтобы произвести нагрузку до поступления времени прекращенія нагрузки на данной станціи; въ этомъ случаѣ отправитель вправѣ вовсе *не приступать* къ нагрузкѣ; если, однако, онъ этимъ правомъ не воспользовался и къ нагрузкѣ приступилъ, то въ силу § 14 «правилъ» онъ уже и обязанъ кончить ее въ тотъ же день, т. е., другими словами, шестичасовой срокъ для такого отправителя сокращается. Что касается до подачи вагона *подъ выгрузку*, то о несвоевременности такой подачи, какъ объ основаніи для освобожденія получателя отъ платы за простой не можетъ быть рѣчи, ибо въ отличіе отъ нагрузки, которая должна быть совершена *въ день подачи вагона*, выгрузка должна быть совершена въ теченіи 12 часовъ со времени подачи «въ часы, назначенные для производства выгрузки» на данной станціи; значить, если, напр., вагонъ поданъ для выгрузки послѣ полудня, то получатель вправѣ окончить выгрузку на слѣдующій день и за простой не платить.

Отъ уплаты сбора за простой грузокозьяннъ, впрочемъ, по буквальному смыслу «списка» освобождается не только тогда, когда простой произошел по винѣ желѣзной дороги, но и тогда, когда онъ произошел случайно или по винѣ посторонняго лица (напр., по винѣ акцизныхъ или таможенныхъ властей); для взысканія сбора требуется «простой по винѣ или желанію грузокозьянна» ¹⁾.

Циркуляромъ Д-та жел. дорогъ отъ 11 іюля 1895 г. за № 11632 разъяснено, что при исчисленіи времени простоя вагоновъ не принимаются въ расчетъ круглыми сутками тѣ дни, въ которые станціи на основаніи ст. 43 Общ. Уст. закрыты для производства нагрузки и выгрузки ²⁾.

Возникшій на практикѣ вопросъ о томъ, въ правѣ ли дорога, взыскивая сборъ за *простой*, одновременно съ этимъ взыскивать сборы за *храненіе*, разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ Д-томъ жел. дор. дѣлъ (отнош. Д-та на ния завѣдующаго дѣлами Общаго Сѣзда предст. русск. ж. д. отъ 22 января 1894 г. за № 644—201). Разъясненіе это (впрочемъ, неопубликованное) слѣдуетъ признать правильнымъ, такъ какъ по буквальному смыслу ст. 81 Общ. Уст. рос. ж. д. плата за храненіе взимается и тогда, когда грузы болѣе 12 часовъ хранятся *въ вагонахъ* ³⁾.

¹⁾ Въ томъ же смыслѣ вопросъ этотъ рѣшенъ Герм. Импер. Судомъ (Eisenb. Entscheid. VI, 261), который мотивируетъ свое рѣшеніе тѣмъ, что плата за простой носитъ характеръ штрафа, а не прокатной платы за вагонъ.

²⁾ По условіямъ международныхъ тарифовъ русско-герм.-нидерландскаго и русско-австро-венгерскаго—Сб. Тар. № 473, § 19, доп. пост. 8—теченіе сроковъ выгрузки приостанавливается на все время исполненія *таможенныхъ обязанностей*, но грузокозьяннъ отвѣчаетъ за *замедленіе*, если онъ не докажетъ, что оно произошло не по его винѣ (ср. ниже).

³⁾ Eger (II, 255) вопреки мнѣнію, высказанному въ 1865 г. юридическимъ факультетомъ Геттингенскаго университета, утверждаетъ, что по смыслу нѣмецкаго «регламента» совмѣстное взысканіе обонхъ сборовъ *не допускается*.

Наконецъ, слѣдуетъ замѣтить, что въ «спискѣ» говорится о простояхъ вагоновъ только «подъ нагрузкою и выгрузкою» и «послѣ окончанія нагрузки или выгрузки». И то, и другое предполагаетъ, что вагонъ былъ поданъ для нагрузки или выгрузки. Если же вагонъ вовсе не былъ поданъ, то хотя бы это и произошло по винѣ грузохозяина (напр., потому, что онъ не внесъ слѣдующихъ дорогѣ платежей и т. п.), все таки не можетъ быть рѣчи о простояхъ вагоновъ «подъ нагрузкою» или «подъ выгрузкою», а слѣдовательно, въ силу ст. 69 Общ. Уст. сборъ за простой не подлежитъ взысканію ¹⁾.

По тому же основанію сборъ за простой не подлежитъ взысканію тогда, когда простой произошелъ, напр., въ таможенѣ при исполненіи таможенныхъ обрядностей въ порядкѣ, предусмотрѣнномъ въ правилахъ 3 октября 1887 г. (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1897 г. № 42 по д. о-ва Заверце съ Варш.-Вѣн. ж. д.; см. также *отд. рѣш.* 2 іюня 1894 г. по д. Шварца и Бирбаума съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 805—94 г.).

Сборъ за простой взимается лишь тогда, когда нагрузка или выгрузка должна быть произведена средствами грузохозяина въ силу установленныхъ правилъ или въ силу доказаннаго особаго соглашенія (*отд. рѣш.* 15 сент. 1893 г. по д. Эйбушица съ Ив.-Домбр. ж. д. № 1233—92 г.). Такія соглашенія, впрочемъ, не допускаются относительно грузовъ, *обязательно* выгружаемыхъ средствами дорогъ (Собр. Узак. 1895 г. № 88), а потому относительно этихъ грузовъ подобныя соглашенія не могутъ служить основаніемъ для взысканія платы за простой ²⁾. Въ силу указаннаго, во всякомъ случаѣ одинъ фактъ существованія въ накладныхъ отиѣтокъ о времени подачи вагоновъ къ разгрузкѣ средствами получателя еще не оправдываетъ взысканія сбора за простой, если по дѣлу не установлено, что выгрузка лежала на обязанности получателя (*отд. рѣш.* 4 дек. 1896 г. по д. Савича съ Ив.-Домбр. ж. д. № 299—96 г.).

¹⁾ Ср. заключеніе Совѣта по ж. д. въ Журналахъ 1889 г., стр. 26 и слѣд.—Здѣсь имѣются, впрочемъ, въ виду лишь грузы, на которые распространяются *общія* правила о нагрузкѣ и выгрузкѣ (С. У. 1895 г. № 88). Что же касается другихъ грузовъ, то вопросъ о простояхъ разрѣшается каждый разъ на основаніи тѣхъ особыхъ правилъ, которыя изданы для этихъ грузовъ.

²⁾ Самый фактъ взысканія сбора за нагрузку или выгрузку (при извѣстныхъ, условіяхъ, т.-е., если нѣтъ данныхъ, свидѣтельствующихъ о томъ, что она произведена взаимнѣ неисправнаго грузохозяина) даетъ право признать неправильность взысканія сбора за простой (*отд. рѣш.* 15 сент. 1893 г. по д. Эйбушица съ Ивангор.-Домбр. ж. д. № 1233—92 г.; см. также *отд. рѣш.* 16 октября 1897 года по д. Мусницкаго съ Упр. казен. ж. д. № 4479—96 г.; см., однако, напр., правила о выдачѣ грузовъ на ст. Одесса-Застава—Сб. Тар. № 879, гдѣ едва ли правильно установленъ сборъ за простой при выгрузкѣ *средствами дороги*).

VI) Плата за храненіе¹⁾ по «списку» 1891 г. (см. измѣн. редакцію—Собр. Узак. 1896 г. № 50 и 1897 г. № 21) взимается посуточно съ грузовъ большой и малой скорости въ размѣрѣ 0,2 коп. съ пуда за первые 5 сутокъ. Заслѣдствіемъ, въ послѣдующія 9 сутокъ посуточная плата возрастаетъ на 0,2 коп. въ каждыя 3 сутокъ (т.-е., удваивается, утраивается и учетверяется). За послѣдующее время до истеченія мѣсяца взимается посуточно 1 коп. съ пуда. Минимальная единица времени составляетъ сутки, т.-е., время менѣе сутокъ считается за цѣлыя сутки. По истеченіи мѣсяца храненія плата снова понижается, но зато единицей времени становится уже полумѣсяць. За каждый полумѣсяць или менѣе плата за храненіе составляетъ 5 коп. съ пуда²⁾. Сборъ уменьшенъ наполовину для ряда грузовъ; для грузовъ, таксиркуемыхъ поштучно, сборъ установленъ не прогрессивный—25 коп. со штуки въ сутки, а за подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ 1 р. 50 коп. въ сутки. Размѣръ сбора вообще можетъ быть увеличенъ по соглашенію М-въ Финансовъ и Путей Сообщенія въ случаяхъ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ и медленной пріемки ихъ получателями (ст. 81 Общ. Устава)³⁾. Минимальная цифра сбора по одной накладной—10 к. Условія для взиманія сбора установлены различныя для станцій отправленія и назначенія. На станціи отправленія сборъ взимается съ грузовъ малой скорости лишь тогда, когда отправитель *пропуститъ очередь* отправки или откажется воспользоваться своею очередью ранѣе наступленія ея⁴⁾ или послѣ ввоза груза на станцію возметъ его обратно или, наконецъ, тогда, когда отправитель, предъявивъ накладную, не ввезетъ *всего* показаннаго въ ней груза въ тотъ же день или на слѣдующій день⁵⁾. Въ послѣднемъ

¹⁾ Здѣсь имѣются въ виду лишь правила о сборѣ за храненіе въ общихъ складочныхъ помѣщеніяхъ, а не, напр., въ элеваторахъ (С. У. №№ 89, 91 и др.), въ особыхъ помѣщеніяхъ для „судныхъ“ грузовъ (С. У. 1838 г. № 42), таможенныхъ складахъ (С. У. 1884 г. № 78, 1890 г. № 66), товарныхъ складахъ (С. У. 1888 г. № 42) и др.

²⁾ Для грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ, какъ и для багажа, установлена такса не прогрессивная—2 коп. съ мѣста въ сутки (Сб. Тар. № 651).

³⁾ Увеличеніе это вступаетъ въ силу чрезъ 6 дней послѣ публикаціи въ мѣстныхъ газетахъ и на станціяхъ (ст. 82 Общ. Уст.). Въ тар. I и II гр. сдѣлана еще та оговорка, что особыя нормы, установленныя въ мѣстныхъ тарифахъ отдѣльныхъ дорогъ, имѣютъ силу, хотя бы онѣ и превышали нормы „списка“. Эти мѣстныя нормы должны примѣняться и въ прямомъ сообщеніи.

⁴⁾ Если отправитель, *не дождавшись наступленія очереди*, по истеченіи 15 сутокъ со дня ввоза груза (предъявленія накладной), *откажется* отъ своей очереди и потребуетъ, чтобы грузъ былъ отправленъ *по другому адресу*, то сбора за храненіе съ него за предъидущее время не взимается (Сб. Тар. № 809).

⁵⁾ Помимо этихъ случаевъ за дорогами можно признать право на сборъ за храненіе и въ другихъ случаяхъ, когда грузъ задержанъ на станціи отправленія по винѣ отправителя (дурная упаковка—ст. 70 п 88 О. У.—невѣрное

случаѣ плата за храненіе взимается за время отъ начала ввоза до выдачи дубликата, т.-е., до окончанія ввоза ¹⁾, въ случаѣ пропуска опереди — за время отъ ввоза на станцію до заявленія отправителя о перенесеніи груза на новую очередь ²⁾ и, наконецъ, въ случаѣ вывоза — за время отъ ввоза до вывоза. Съ грузовъ *большой* скорости (для которыхъ очередей нѣтъ), какъ и съ грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, сборъ взимается за время отъ отхода того поѣзда, съ которымъ грузъ долженъ былъ бы слѣдовать, еслибы не было задержки со стороны отправителя, до нагрузки его въ поѣздъ слѣдованія ³⁾. На станціи *назначенія* всѣ эти условія отпадаютъ и плата взимается за все время храненія ⁴⁾, исключая лишь (ст. 81 Общ. Уст.) первые 24 часа (для грузовъ большой скорости и для грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ) и 48 часовъ (для грузовъ малой скорости). Эти т. н. «сроки бесплатнаго храненія» (24 и 48 часовъ) ⁵⁾ сокращаются до 12 часовъ для грузовъ, выгрузка которыхъ производится средствами получателя; засимъ, сроки эти вообще могутъ быть сокращаемы по распоряженію М ва Путей Сообщенія въ случаяхъ чрезвѣрнаго накопленія грузовъ и медленной приѣмки ихъ получателемъ ⁶⁾. «Сроки бесплатнаго храненія» исчисляются со времени прибытія груза, обозначеннаго штемпелемъ на накладной (ст. 79 Общ. Уст.) ⁷⁾ и притомъ: для грузовъ, прибывшихъ до полудня — съ полу-

наименованіе груза — ст. 60, или другія неисправности въ накладной — ср. § 56 гѣмцакаго регламента).

¹⁾ О примѣненіи этого правила см. Сбор. Тар. № 764.

²⁾ Такимъ образомъ, отправитель въ этомъ случаѣ платитъ за прошедшее храненіе и не платитъ за будущее (т.-е., за храненіе груза до наступленія *новой* очереди). Наоборотъ, по закону 11 февраля 1883 г. (§ 11) отправитель, пропустившій очередь, долженъ былъ платитъ только за *будущее* храненіе.

³⁾ Такимъ образомъ, въ видѣ *общаго* правила грузы на станціи отправленія хранятся бесплатно, и объясняется это тѣмъ, что это храненіе, будучи результатомъ недостатка въ подвижномъ составѣ и т. п., находится вообще въ зависимости отъ условій эксплуатаціи желѣзной дороги, не только не происходитъ отъ желанія отправителя, но, наоборотъ, всегда представляетъ для него нѣчто нежелательное (см. пренія по этому вопросу въ Трудахъ Общ. Свѣзда 1881 г., стр. 392).

⁴⁾ Грузъ считается хранящимся на станціи до тѣхъ поръ, пока онъ фактически изъ нея не *вывезенъ*. Одно то, что получатель расписался въ приѣмъ груза и тѣмъ освободилъ дорогу отъ дальнѣйшей отвѣтственности за его цѣлость, не освобождаетъ отъ дальнѣйшей уплаты полежалаго, ибо дорога не обязана бесплатно держать у себя грузъ (см. въ томъ же смыслѣ Dalloz, 1896 г., I, 408).

⁵⁾ По закону 11 февраля 1883 г. (§ 11) эти сроки примѣняются и къ храненію *до отправленія*.

⁶⁾ Сокращенные сроки вступаютъ въ силу чрезъ 6 дней послѣ публікаціи (ст. 83 Общ. Уст.). — Объ *увеличеніи* срока для спирта въ цистернахъ см. тар. I и II гр.

⁷⁾ Штемпель этотъ можетъ быть опровергаемъ другими доказательствами

ХРАНЕНІЕ.

дня того дня, въ который грузъ прибылъ, а для грузовъ, прибывшихъ послѣ полудня—съ полудня, слѣдующаго за обозначеннымъ въ штемпелѣ днемъ прибытія. Если же до этого времени грузъ не будетъ выгруженъ, то по закону (ст. 81) срокъ бесплатнаго храненія считается со времени выгрузки. Для грузовъ, выгружаемыхъ средствами получателя, срокъ бесплатнаго храненія исчисляется со времени подачи вагона для разгрузки (ст. 81 Общ. Уст.).¹⁾ Теченіе сроковъ бесплатнаго храненія приостанавливается въ тѣ дни, когда выдача грузовъ не производится (стт. 83 и 43 Общ. Уст.).

Правила о взиманіи сбора за храненіе (который нерѣдко достигаетъ громадныхъ суммъ), возбуждаютъ на практикѣ много споровъ, изъ которыхъ отмѣтимъ здѣсь наиболѣе частые:

1) Въ правилахъ говорится о взиманіи сборовъ только за храненіе на станціяхъ отправленія или назначенія. Можно ли взимать сборъ за храненіе груза *въ пути*? Разрѣшеніе этого вопроса въ безусловно отрицательномъ смыслѣ²⁾ нельзя признать правильнымъ. Если грузъ задержанъ въ пути *по желанію грузохозина* (ст. 78 Общ. Уст.) или же, если задержка произошла отъ такихъ причинъ, которыя, дѣлая исполненіе договора перевозки *невозможнымъ* (напр., въ случаяхъ запрещенія вывоза за границу), *уничтожаютъ силу договора*, то въ первомъ случаѣ имѣется прямое соглашеніе между дорогою и грузохозинномъ о храненіи груза на станціи, а во второмъ случаѣ грузохозинъ, увѣдомленный объ уничтоженіи силы договора перевозки вслѣдствіе *невозможности* довести грузъ до первоначально указанной станціи назначенія и оставляющій послѣ этого грузъ въ рукахъ желѣзной дороги, тѣмъ самымъ грузъ этотъ передаетъ ей на храненіе. Въ обоихъ случаяхъ станція задержки можетъ быть разсматриваема, какъ станція назначенія³⁾. Допустить иное значило бы признать за желѣзными и въ томъ числѣ—свидѣтельскими показаніями (*отд. рѣш.* 28 іюня 1892 г. по д. Балтаджи съ Юго-Зап. ж. д. № 670—91 г.).

¹⁾ Если, однако, получателя нѣтъ налицо и дорога лишена возможности увѣдомить его о прибытіи груза (за неуказаніемъ адреса въ накладной), а также лишена возможности сама произвести выгрузку, то подача можетъ и не имѣть мѣста, т.-е. срокъ бесплатнаго храненія можетъ исчисляться со времени *прибытія* (*отд. рѣш.* 21 ноября 1890 г. по д. Ротштейна съ Главн. Общ. № 831—90 г.).

²⁾ См., напр., французскую практику у Féraud-Giraud I, 151; касс. судъ ссылается на то, что, пока грузъ находится у дороги въ силу договора перевозки, а не въ силу особаго договора поклажи, плата за храненіе не можетъ подлежать взиманію.—Sarrut (стр. 195), отвергая также примѣненіе *таксы* въ этомъ случаѣ, признаетъ, тѣмъ не менѣе, за дорогами право на вознагражденіе по опредѣленію суда.

³⁾ Затруднительное положеніе грузохозинъ въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ неожиданно для нихъ оказывается задержаннымъ въ пути, приводитъ, впрочемъ, часто въ изданію особыхъ льготныхъ правилъ на этотъ случай. Такія льготы были изданы у насъ, напр., въ 1891 г. послѣ запрещенія вывоза хлѣбныхъ грузовъ за границу.

ХРАНЕНІЕ.

дорогами право оставлять подобные грузы безъ всякой охраны или же — немедленно продавать ихъ съ публичнаго торга.

2) Можно ли взимать плату за храненіе тогда, когда грузъ хранится не въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, а на площадяхъ, отводимыхъ во временное пользованіе грузохозьяевъ (ст. 47 Общ. Уст.)? Вопросъ этотъ разрѣшается отрицательно, ибо въ силу ст. 47 (въ новой ея редакціи) подобные грузы, «не считаясь принятыми желѣзною дорогою къ перевозкѣ (ст. 49), остаются на полномъ попеченіи грузохозьяевъ». Доказать, что грузъ хранился на таковой площади и что, поэтому, сборъ за храненіе взысканъ неправильно, лежитъ на обязанности истца. Доказательства (хотя бы и въ опроверженіе отмѣтокъ въ накладной) здѣсь допускаются всякія, не исключая свидѣтельскихъ показаній (*отд. рѣш.* 28 июня 1892 г. по д. Валтаджи съ Юго-Зап. ж. д. № 670—91 г. ¹⁾). *Арендную плату*, взимаемую желѣзными дорогами за пользованіе подобными землями, не слѣдуетъ смѣшивать съ платою за храненіе, съ которою она не имѣетъ ничего общаго (*отд. рѣш.* 2 ноября 1888 г. по д. Лубарскаго съ Юго-Зап. ж. д. № 3928—88 г.) ²⁾).

Впрочемъ, постановленіемъ Министра Финансовъ, опубликов. въ Собр. Узак. 1897 г. № 21, съ 3 марта 1897 г. введенъ новый сборъ «за занятіе станціонныхъ земель». Сборъ этотъ взимается на станціяхъ отправленія съ грузовъ, хранящихся на свободныхъ площадяхъ станціонной земли (п. 3 ст. 45 Общ. Уст.), которыхъ не слѣдуетъ смѣшивать съ площадями, предоставляемыми въ *исключительное арендное* пользованіе извѣстныхъ лицъ. Сборъ «за занятіе земель» взимается въ размѣрѣ *половины* сбора за храненіе и при тѣхъ же условіяхъ (т.-е., лишь въ случаѣ пропуска очереди и т. д.) ³⁾).

Что же касается станціонныхъ складочныхъ помѣщеній, то для нихъ плата за храненіе одинакова, гдѣ бы грузъ ни хранился, въ наклауѣ ли,

¹⁾ Въ другомъ рѣшеніи, (въ которомъ, впрочемъ, вопросъ шелъ о возвратѣ взысканнаго сбора въ $\frac{1}{2}$) Сенатъ нашель, что истецъ обязанъ подтвердить свой искъ станціоннымъ планомъ—Общ. Уст., ст. 45, п. 3—(*отд. рѣш.* 7 янв. 1897 г. по д. Бр. Каменскихъ съ Главн. Штабомъ № 588—96 г.). Впрочемъ, въ этомъ дѣлѣ споръ шелъ не о фактѣ (т.-е., не о мѣстѣ храненія), а о томъ, въ какой категоріи площадей должна быть отнесена та, на которой хранился грузъ.

²⁾ За храненіе груза въ частномъ складѣ по сдачѣ его туда на основ. ст. 81 Общ. Уст. (т.-е., въ случаѣ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ на станціи) плата можетъ быть опредѣлена по той же таксѣ, какъ и за храненіе въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, если о размѣрѣ вознагражденія соглашенія не состоялось (ср. Lanckmann, 125).—Впрочемъ, въ этомъ случаѣ плату за храненіе получаетъ отъ грузохозьяина не дорога, а самъ частный складъ, такъ какъ дорога, передавая грузъ въ складъ, дѣйствуетъ въ качествѣ представителя грузохозьяина (Eger, II, 512).

³⁾ По вопросу о томъ, могъ ли быть введенъ этотъ *новый* сборъ въ административномъ порядкѣ, см. начало настоящаго §.

ХРАНЕНІЕ.

подъ брезентомъ или навѣсомъ, или на открытомъ воздухѣ¹⁾. Плата взимается также и тогда, когда грузъ хранится въ вагонѣ, поданномъ для разгрузки *средствами получателя*, свыше 12 часовъ со времени подачи вагона; въ этомъ случаѣ плата за храненіе подлежитъ взысканію независимо отъ платы за простой²⁾.

3) Сенатомъ подтверждено, что сборъ за храненіе, какъ и за другія услуги, оказываемыя грузохозяевамъ, можетъ быть взыскиваемъ только въ томъ случаѣ, когда эта услуга дѣйствительно оказана, т.-е., когда храненіе дѣйствительно имѣло мѣсто. Поэтому, разъ, напр., судомъ установлено, что грузъ выданъ немедленно по прибытіи на станцію, то и не можетъ быть рѣчи о платѣ за храненіе, хотя бы и приведены были данныя, свидѣтельствующія о томъ, что внести эту плату для грузохозяина въ данномъ случаѣ было выгодно (*отд. рѣш.* 11 марта 1888 г. по д. Стрижака съ Юго-Зап. ж. д. № 5584—87 г.)³⁾.

4) *Право дороги* на взиманіе платы за храненіе не зависитъ отъ того, виновенъ ли грузохозяинъ въ томъ, что грузъ остается въ ея рукахъ⁴⁾. Но, съ другой стороны, *дороги не имѣютъ права на взиманіе полежалаго постольку, поскольку нахождение груза въ ихъ рукахъ объясняется ихъ же собственною виною*. Изъ этого принципа исходятъ нѣсколько отдѣльныхъ правилъ, нормирующихъ порядокъ взиманія сбора за храненіе. Наиболѣе важное изъ нихъ въ «спискѣ вышнихъ норжъ» 1883 г. было выражено слѣдующимъ образомъ: «въ случаяхъ, если товаротправитель, по прибытіи на станцію и по полученіи увѣдомленія о прибытіи товара, не можетъ приступить къ разгрузкѣ вслѣдствіе неподачи вагоновъ къ мѣсту разгрузки или другихъ причинъ, *устраненіе которыхъ зависитъ отъ управленія дороги, то время прибытія считается съ момента устраненія этихъ препятствій*». На томъ же принципѣ основано правило ст. 80 Общ. Уст. о послѣдствіяхъ неувѣдомленія получателя. Наконецъ, на основаніи того же

¹⁾ „Списокъ“ 1883 года, наоборотъ, устанавливалъ различныя таксы для этихъ различныхъ способовъ храненія.

²⁾ Arg. ст. 81 Общ. Уст. См. выше, стр. 316.

³⁾ По дѣлу было выяснено, что дорога, взыскивая плату за храненіе, взымъвъ того разрѣшала получателю выгружать вагоны до уплаты фрахта.

⁴⁾ Поэтому, напр., дорогѣ причитается плата за храненіе и тогда, когда грузъ хранился вслѣдствіе ареста, валоженного судебнымъ слѣдователемъ (*отд. рѣш.* 19 окт. 1890 г. по д. Барбаша съ Юго-Зап. ж. д. № 1673—90 г.). Если арестъ валоженъ *судебнымъ приставамъ*, то вознагражденіе за храненіе можетъ быть исчислено по стт. 1014—15 Уст. Гр. Суд. (ср. по этому вопросу Fegaud-Gigaud, II, 33). Если, однако, имущество не только *хранилось* у дороги, но и *попало* въ ея руки вовсе не по договору перевозки, а *помимо воли хозяина* (напр., дрова пригнаны половодьемъ), то о сборѣ за храненіе по таксѣ „списка“ не можетъ быть рѣчи (*отд. рѣш.* 21 мая 1888 г. по д. Соголова съ Лоз.-Севаст. ж. д. № 7451—87 г.).

принципа должны быть разрѣшаемы и другіе случаи, въ правилахъ прямо не предусмотрѣнные ¹⁾).

Изъ этого принципа вытекають нижеслѣдующія правила:

а) Дорога приобретаетъ право на полежалое *лишь по истеченіи 48 (24) часовъ съ того момента, какъ она извѣстила грузозоизина о прибытіи груза на станцію назначенія особымъ увѣдомленіемъ*, о которомъ говорится въ ст. 80 Общ. Уст., или же, если подобное увѣдомленіе для нея не обязательно, то—однимъ изъ способовъ, указаннымъ въ ст. 79 (см. выше, § 21) ²⁾); впрочемъ, неуѣдомленіе не имѣетъ значенія, если дорога докажетъ, что получатель и безъ того имѣлъ точныя свѣдѣнія о времени прибытія груза (рѣш. 1886 г. № 63 по д. Романовича; ср. Сборникъ Носенко, I, 299; см. также отд. рѣш. 1 февр. 1890 г. по д. Глодштейна съ Кур.-Кіев. ж. д. № 4858—89 г.). Срокъ бесплатнаго храненія исчисляется, впрочемъ, со дня отсылки увѣдомленія, о которомъ говорится въ ст. 80, а не со дня полученія его ³⁾).

б) Рядомъ съ увѣдомленіемъ *получателя*, о которомъ говорится въ стт. 79 и 80 Общ. Уст., слѣдуетъ упомянуть и объ увѣдомленіи *отправителя* о неостребованномъ или вообще непринятомъ грузѣ. Не извѣстивъ отправителя вопреки ст. 90 по истеченіи 30 дней со времени прибытія груза, дорога не имѣетъ права на плату за дальнѣйшее храненіе (Féraud-Giraud, I, 201), хотя, впрочемъ, и здѣсь дорога вправе доказывать, что отправитель и безъ особаго извѣщенія имѣлъ точныя свѣдѣнія о непринятіи груза (Eger, II, 194). Если отправитель извѣщенъ или знаетъ о непринятіи груза, то онъ обязанъ заплатить дорогѣ полежалое за все время до продажи груза

¹⁾ Принципъ этотъ признанъ въ цитир. выше отд. рѣш. 19 окт. 1890 г. по д. Барбаша съ Юго-Зап. ж. д. № 1673—90 г.; ср. также Сборникъ Носенко I, 299. Въ видѣ исключенія сборъ за храненіе *нефти* въ резервуарахъ *лишь уменьшается* въ томъ случаѣ, когда она не вывезена по винѣ самой дороги (см. Журн. Совѣта по ж.-д. дѣламъ, 1886 г., стр. 329).

²⁾ Что дорога можетъ терять право на полежалое и тогда, когда она не исполняетъ правилъ, указанныхъ въ ст. 79, это подтверждено было въ „спискѣ высшихъ нормъ“ 1833 г. относительно минеральнаго топлива, руды, соли и тувовъ. Для нихъ право на взиманіе полежалаго признано было только послѣ предварительной отсылки заявленія о прибытіи товара, или—съ того момента, когда о прибытіи товара вывѣшено объявленіе въ товарной конторѣ или же—на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ вмѣсто вывѣшиванія объявленій заведены особыя для получателя книги на предметъ записи въ нихъ прибывающихъ на станцію товаровъ,—со времени записи въ этихъ книгахъ прибытія товара на станцію.—По условіямъ международныхъ тарифовъ—Сб. Тар. № 473, § 19, доп. пост. 5—извѣщеніе (если отправитель отъ него не отказался) также составляетъ *conditio sine qua* поп для взиманія полежалаго.

³⁾ Ср. „списокъ“ 1883 г. относительно минеральнаго топлива и пр. Ср. также Féraud-Giraud II, 19, и нѣмецкій регламентъ, § 69, (который исчисляетъ срокъ съ момента доставки *лишь тогда*, когда увѣдомленіе послано не почтою).

съ публичнаго торго, хотя бы эта продажа и послѣдовала *возже* того срока, по наступленіи коего дорогамъ предоставлено *право* продать грузъ съ публичнаго торго (*отд. рѣш.* 13 декабря 1891 г. по д. Розенберга съ Юго-Зап. ж. д. № 2241—91 г.). Исключенія, однако, могутъ быть допущены тогда, когда истцомъ установлено явно небрежное отношеніе дороги къ интересамъ грузокозьяина (см. ниже § 45).

в) Для того, чтобы грузъ могъ быть забранъ со станціи назначенія, дорога обязана его *выгрузить*, или, если выгрузка производится средствами получателя, то — *подать* вагонъ для разгрузки. Поэтому, какъ уже указано выше, дорога пріобрѣтаетъ право на полежаемое лишь по истеченіи 24 (48) часовъ съ момента *выгрузки* (ст. 81 Общ. Уст.) или подачи вагоновъ для разгрузки (ср. «списокъ высшихъ нормъ» 1888 г., отд. V, п. 2). Оба эти момента удостоверяются особыми отиѣтками въ накладной. Если отиѣтокъ этихъ нѣтъ, то, какъ это признано Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 4 июня 1896 г. по д. Гольдберга съ Упр. каз. ж. д. № 1647—96 г., 19 янв. 1890 г. по д. Цыкина съ Главн. Общ. № 4993—89 г. и мн. др., *на обязанности дороги лежитъ удостоверить инымъ способомъ* ¹⁾ *время выгрузки*, т.-е. удостоверить, что грузъ дѣйствительно хранился *послѣ выгрузки* и сколько именно. Если дорога этого не удостоверить, то, по разъясненію Сената, сборъ за храненіе, какъ взысканный безъ доказаннаго основанія, подлежитъ возврату. Въ этомъ возложеніи бремени доказательства на желѣзную дорогу нельзя усмотрѣть отступленія отъ взгляда, высказаннаго Сенатомъ въ *рѣш.* 1885 г. № 128 по д. Панина, что уплата провозныхъ денегъ создаетъ такое предположеніе въ пользу желѣзной дороги, «опровергнуть которое и доказать отсутствіе права ея на удержаніе взысканнаго сбора лежитъ на обязанности истца, требующаго обратно то, что имъ уплачено безъ всякихъ возраженій». Правило это не имѣетъ и не можетъ имѣть примѣненія къ тѣмъ случаямъ, *когда бремя доказательства прямо возложено на желѣзную дорогу закономъ или законнымъ распоряженіемъ администраціи*. Мы видѣли это выше, излагая практику Сената по вопросу о доказанности принятія груза съ обожданіемъ (стр. 96—97). Такой случай и здѣсь имѣется на лицо, ибо распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія на желѣзныя дороги возложена *обязанность удостовѣренія* въ накладной времени выгрузки. Распоряженіе это законно, ибо законъ (ст. 57 Общ. Уст.) предоставляетъ Министру утвержденіе формы накладной и указаніе тѣхъ свѣдѣній, которыя должны въ ней заключаться. Отсюда слѣдуетъ, что доказать время выгрузки всегда обязана желѣзная дорога. Если дорога не исполнила обязанности, возложенной на нее Министромъ Путей Сообщенія, не отиѣтила времени выгрузки въ на-

¹⁾ Напр., вѣдомостями о храненіи грузовъ, если изъ нихъ видно время выгрузки (*отд. рѣш.* 18 ноября 1893 г. по д. Шафоренко съ Моск.-Кур. ж. д. № 2521—92 г. и др.) и *свидѣтельскими показаніями* (*отд. рѣш.* 13 марта 1896 г. по д. Вальберга съ Упр. каз. ж. д. № 5463—95 г.).

кладной, то выводить отсюда, что бремя доказательства переходит на грузо-хозяина было бы очевидно несообразностью. Это значило бы утверждать, что дорога можетъ извлекать выгоды изъ собственнаго своего упущенія. Въ виду этого тотъ фактъ, что при выдачѣ груза сборъ за храненіе уплаченъ, отнюдь не можетъ снимать съ желѣзной дороги обязанность удостовѣрить на судѣ время выгрузки, тѣмъ болѣе, что, упустивъ отмѣтить время выгрузки въ накладной, дорога тѣмъ самымъ отняла у грузохозяина возможность судить о томъ, правильно ли сосчитанъ сборъ за храненіе. При такихъ условіяхъ уплата сбора, которая для грузохозяина обязательна (если онъ желаетъ немедленно получить свой грузъ и предупредить дальнѣйшее нарастаніе пожелалаго) ни по общимъ началамъ права, ни по смыслу узаконеній, относящихся въ желѣзнодорожной перевозкѣ, не можетъ свидѣтельствовать о томъ, что сборъ взысканъ и исчисленъ правильно. Въ силу этихъ соображеній нельзя согласиться съ противоположнымъ взглядомъ, высказаннымъ въ *отд. рѣш.* Сената 10 октября 1896 г. по д. Бекмана съ Управ. каз. ж. д. № 1710—96 г. Въ этомъ рѣшеніи, находящемся въ противорѣчій съ цѣлымъ рядомъ предъидущихъ рѣшеній Сената по тому же вопросу, Сенатъ высказываетъ тотъ взглядъ, что сборъ за храненіе, не взирая на отсутствіе въ накладныхъ требуемыхъ отмѣтокъ о времени выгрузки, предполагается взысканнымъ правильно до тѣхъ поръ, пока истцомъ не будетъ доказано, что выгрузка произведена не своевременно. Мотивы этого рѣшенія, впрочемъ, исчерпываются ссылкой: 1) на циркуляръ Д-та желѣзнодорож. дѣлъ, въ которомъ разъяснено, что сборъ за храненіе подлежитъ взиманію лишь за время по истеченіи 24 (48) часовъ со времени *пробытія* (Сб. Тар. № 399) и 2) на то, что отмѣтки въ накладныхъ о времени выгрузки не предписаны *закономъ*, а потому необязательны. Оба эти довода, очевидно, неубѣдительны, ибо: 1) условія для взиманія сбора за храненіе указаны *въ законѣ* (ст. 81 Общ. Уст.); законъ разрѣшаетъ взимать сборъ за храненіе лишь послѣ того, какъ произведена выгрузка, а слѣдовательно, что бы ни было сказано въ циркулярѣ (который къ тому же подлежащимъ образомъ не опубликованъ и, что самое главное, совсѣмъ не касается того вопроса, который Сенатомъ разрѣшенъ) это для суда значенія имѣть не можетъ и 2) отмѣтки въ накладныхъ о времени выгрузки, хотя и не установлены *закономъ*, но тѣмъ не менѣе обязательны, ибо, какъ уже сказано, онѣ установлены по распоряженію Министра Путей Сообщенія, на котораго законъ (ст. 57 Общ. Уст. рос. ж. д.) возлагаетъ утвержденіе формы накладной.

Впрочемъ, рѣшенію по д. Бекмана, еслибы даже оно легло въ основаніе дальнѣйшей практики Сената, едва ли можно придавать особое практическое значеніе. Если даже и согласиться съ тѣмъ, что бремя доказательства всецѣло лежитъ на истцѣ, то во всякомъ случаѣ въ силу ст. 442 Уст. Гр. Судопр. истецъ вправѣ въ подтвержденіе своего иска сослаться на документы, находящіеся у дороги—отвѣтчицы (книги, вѣдомости и т. п.). Если дорога

этихъ документовъ нѣ Судъ не представитъ, то Судъ въ силу ст. 444 Уст. Гр. Суд. вправѣ признать искъ доказаннымъ. Сомнѣнія можетъ вызывать лишь тотъ случай, когда дорога отрицаетъ самый фактъ существованія документовъ, изъ которыхъ было бы видно время выгрузки. Въ этомъ случаѣ, основываясь на рѣшеніи Сената по д. Бекмана, Судъ могъ бы бремя доказательства всецѣло возложить на истца, которому, такимъ образомъ, оставалось бы только сослаться на свидѣтелей, присутствовавшихъ при выгрузкѣ. Практическая несообразность этого вывода лучше всего свидѣтельствуетъ о неправомерности мнѣнія Сената. Нельзя освободить желѣзную дорогу отъ *обязанности* имѣть тѣ или иные документы, удостоверяющіе время выгрузки, ибо только на основаніи этихъ документовъ и составляется агентомъ самый расчетъ сбора за храненіе, подлежащаго взысканію съ получателя груза. Если, поэтому, сама дорога признаетъ на судѣ, что у нея никакихъ документовъ, удостоверяющихъ время выгрузки, не существуетъ, то тѣмъ самымъ она подтверждаетъ произвольность расчета, сдѣланнаго ея агентами.

г) Если товаръ выгруженъ, но, тѣмъ не менѣе, *не выданъ своевременно получателю, явившемуся на станцію*, потому, напр., что грузъ не розысканъ (перепутаны №№ вагоновъ, накладныхъ и т. п.) или не оказалъся агента по выдѣлѣ и т. д., то за *излишнюю задержку* получатель платить не обязанъ (ср. выше, стр. 100, прим. 2, а также — Конв. III гр. 1873 г. § 19 и поздн. изд. и § 69 нѣмецкаго регламента).

д) Получатель не обязанъ платить полежалаго, если грузъ прибылъ съ такою *порчею или недостаткою*, за которыя дорога отвѣчаетъ и которыя даютъ получателю право совсѣмъ отказаться отъ принятія груза (*droit d'abandon*; см. выше, стр. 207). Если онъ своимъ правомъ не воспользуется и, войдя впослѣдствіи въ соглашеніе съ дорогою, приметъ грузъ, то полежалое съ него не причитается (ср. Конв. I гр. 1879 г. и Услов. Перев. 1888 г. § 88; III гр. 1876 г. § 63 и поздн. изд.; въ конв. III гр., впрочемъ, бесплатное храненіе допускается лишь въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ; см. еще Соглаш. о прам. сообщ. § 73, прим.). Точно такъ же сборъ за храненіе не причитается тогда, когда грузъ не забранъ своевременно, благодаря уклоненію дороги отъ составленія *протокола* объ утратѣ или порчѣ (ст. 88 Общ. Уст.). Но, если при вскрытіи мѣсть, не смотря на наружные признаки поврежденія, грузъ окажется цѣлымъ, то полежалое дорогѣ слѣдуетъ (см. Протоколы XLIV Конв. Съѣзда 1894 г., стр. 26).

е) Если грузъ не забранъ своевременно подъ тѣмъ предлогомъ, что дорога вопреки стг. 68 и 86 Общ. Уст. потребовала *излишнюю плату за перевозку*, то въ виду ст. 72 Общ. Уст., гарантирующей интересы плательщика на случай перебора, получатель можетъ быть освобожденъ отъ уплаты полежалаго только въ томъ исключительномъ случаѣ, когда судъ признаетъ, что сумма, излишне потребованная отъ получателя, была настолько значительна, что давала достаточное основаніе отказаться отъ приема груза

впредь до провѣрки разчета (ср. Сборникъ Носенко, I, 299). Въ *отд. рѣш. 30 марта 1894 г. по д. Гольдберга съ Юю-Зап. ж. д. № 3328* Сенатъ признаетъ за грузохозяиномъ право обращаться въ *судъ* съ требованіемъ о выдачѣ груза по уплатѣ суммы, слѣдующей по тарифу—если дорога предъявляетъ чрезмѣрные требованія, но едва ли отсюда слѣдуетъ, что за все время процесса грузохозяинъ всегда освобождается отъ уплаты полежалаго.

ж) Если *прибыла часть груза*, то получатель обязанъ принять ее немедленно, не выжидая прибытія остальной части, если только прибывшая часть имѣетъ вполне *самостоятельную торговую цѣнность*. Въ противномъ же случаѣ принимать часть груза получатель не обязанъ, а слѣдовательно, за эту часть не слѣдуетъ полежалаго—до прибытія *всего* груза.

з) Сборъ за храненіе груза *до отправления* не подлежитъ уплатѣ тогда, когда отправитель возьметъ свой грузъ обратно вслѣдствіе чрезмѣрнаго замедленія въ отправкѣ, произошедшаго отъ неправильныхъ дѣйствій дороги и превышающаго срокъ доставки (см. выше стр. 70, ст. 78 Общ. Уст., ст. 18 Берн. Конв., Dalloz, 1894, II, 253 и др.).

5) По вопросу о *приостановленіи сроковъ бесплатнаго храненія* въ праздничные дни Сенатомъ, въ виду споровъ, возникшихъ на практикѣ, разъяснено, что ст. 83 Общ. Уст. имѣетъ въ виду лишь тѣ дни, когда станція *совсѣмъ должна быть закрыта*, а не тѣ, когда она должна быть закрыта лишь въ теченіи извѣстныхъ часовъ (рѣш. 1894 г. № 69 по д. Градмана)¹⁾. Эти праздничные дни не идутъ только въ счетъ сроковъ *бесплатнаго* храненія, т.-е., если въ тѣ сутки или двое сутокъ, когда грузъ долженъ храниться бесплатно, случится праздникъ, то срокъ соотвѣтственно увеличивается. Кроме того, срокъ неизбежно увеличивается тогда, когда праздникъ случится непосредственно *всмы* за день или двумя днями бесплатнаго храненія, ибо если въ дни бесплатнаго храненія получатель не обязанъ вывезти грузъ, то въ праздникъ онъ *имѣетъ возможность* это сдѣлать. Но, разъ началось храненіе платное, то ужъ, затѣмъ, всѣ дни, не исключая праздничныхъ, идутъ въ счетъ²⁾.

VII. Плата за переводъ наложенныхъ платежей взимается по «списку» 1891 г. въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ коп. съ рубля въ мѣстномъ и 1 коп. съ

¹⁾ См. также Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1890 г., 225.—То, что станція фактически бываетъ открыта въ тѣ дни, когда она *должна* быть закрыта, по разъясненію Сената, не устраняетъ приостановленія срока (contra — см. Журналъ М. П. С. 1888 г. № 31).

²⁾ Все это подтверждено циркуляромъ Д-та жел. дор. отъ 18/21 іюня 1894 г. за № 10932 (Сб. Тар. № 550), который, впрочемъ, отмѣненъ позднѣйшимъ циркуляромъ (отъ 11 іюля 1895 г. за № 11632).—По условіямъ *международныхъ* тарифовъ—Сб. Тар. № 473, § 19, доп. пост. 8—въ воскресные и праздничные дни вездѣ, исключая Россіи, сроки бесплатнаго храненія приостанавливаются.

Сборъ въ $\frac{1}{5}$ к.

рубля въ прямомъ сообщеніи. Minimum сбора по одной накладной 10 коп. Сюда же, очевидно, входятъ и расходы по пересылкѣ наложенныхъ платежей, о которыхъ говорится въ ст. 74 Общ. Уст. и которые, слѣдовательно, не подлежатъ особо возмѣщенію. Сборъ этотъ причитается дорогамъ уже за одно *принятіе* порученія о взисканіи наложеннаго платежа (т.-е., за сопряженныя съ этимъ подготовительныя дѣйствія). Поэтому, если отправитель отиѣнить или уменьшить наложенный платежъ, то сборъ все-таки причитается дорогамъ въ полномъ размѣрѣ ¹⁾.

Изъ числа сборовъ, не поименованныхъ въ «спискѣ высшихъ нормъ» 1891 г., главнѣйшіе суть слѣдующіе:

VIII. Сборъ въ $\frac{1}{5}$, взимаемый на основ. ст. 50 Общ. Уст. рос. ж. д. (по прод. 1893 г.) со всѣхъ грузовъ, ввозимыхъ на станціи, за исключеніемъ лишь: 1) грузовъ, отправляемыхъ съ поѣздами большой скорости ²⁾ и скоропортящихся съѣстныхъ припасовъ; 2) живаго груза; 3) военныхъ грузовъ, перевозимыхъ по военному тарифу; 4) грузовъ, таксиремыхъ поштучно; 5) малоцѣнныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку полными вагонами; 6) грузовъ, принимаемыхъ не отъ отправителя, а лишь отъ другой дороги (прямое сообщеніе) или же изъ таможенныхъ складовъ при станціяхъ; 7) малоцѣнныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ бочкахъ; 8) грузовъ, сложенныхъ на площадяхъ, предоставляемыхъ во временное пользованіе отправителемъ на арендномъ правѣ (ст. 47 Общ. Уст.), а также грузовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ изъ приписанныхъ къ станціямъ складовъ или складочныхъ помѣщеній, не принадлежащихъ дорогѣ и не состоящихъ въ ея пользованіи ³⁾. Списокъ съѣстныхъ припасовъ и «малоцѣнныхъ грузовъ», освобожденныхъ отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ утвержденъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ (списокъ см. въ Сб. Тар. № 732). Для взиманія сбора въ $\frac{1}{5}$, однако, требуется *особое* разрѣшеніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ.—При записываніи груза на новую очередь сборъ взимается вторично.

¹⁾ По разъясненію Д-та желѣзныхъ дорогъ отъ 6—91 октября 1895 г. за № 136—16842 сборъ не подлежитъ взисканію, если отправитель возьметъ обратно грузъ со станціи отправленія, а также тогда, когда наложенный платежъ отиѣненъ еще до отсылки извѣщенія (о наложенномъ платежѣ) на станцію назначенія (въ прежнихъ тарифахъ содержалась оговорка, что возврату подлежатъ расходы по пересылкѣ платежа).

²⁾ XLV Конв. Съѣздъ постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ были освобождены лишь тѣ грузы, которые при перевозкѣ большою скоростью таксируются *дороже*, чѣмъ при перевозкѣ малою скоростью, такъ какъ при нынѣшней редакціи закона бываютъ случаи, когда большая скорость обходится дешевле малой (Прот., стр. 36).

³⁾ Сюда же относятся *городскія станціи* (см. Проток. LVII Общ. Конв. Съѣзда 1896 г., стр. 106).—Мотивы къ этому пункту ст. 50 см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. д. 1891 г., стр. 210.

Таково содержаніе ст. 50 Общ. Устава рос. ж. д. въ новѣйшей ея редакціи. Въ прежнихъ же редакціяхъ этотъ законъ возбудилъ на практикѣ рядъ споровъ, изъ которыхъ отмѣтимъ здѣсь главнѣйшіе:

1) Подлежитъ ли сборъ въ $\frac{1}{5}$ вниманію съ грузовъ, принимаемыхъ къ перевозкѣ *безъ обожданія съ складъ*? Въ рѣш. 1894 г. № 60 по д. Дрейфуса Сенатъ разъяснилъ, что по старой редакціи ст. 50 Общ. Уст., дѣйствовавшей до изданія закона 14 іюля 1891 г. (Собр. Узак. № 78), вопросъ этотъ подлежалъ разрѣшенію въ *отрицательномъ* смыслѣ, такъ какъ правила 8 іюля 1889 г. о вниманіи сбора, утвержденныя Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ (Собр. Уз. 1889 г. № 77), должны быть толкуемы въ связи съ закономъ 11 февраля 1888 года (примѣч. 2 къ ст. 579 Уст. Пут. Сообщ. по прод. 1883 г.), который разрѣшаетъ лишь вниманіе сбора съ «принятаго на складъ очереднаго груза», а также—съ текстомъ ст. 50 въ прежней ея редакціи ¹⁾.

2) Что слѣдуетъ разумѣть подъ «*плотно укупоренными бочками*»? По прежней редакціи ст. 50 отъ сбора освобождались грузы, перевозимые «въ *плотно укупоренныхъ бочкахъ*», безъ оговорки о «*малоцѣнности*» и о томъ, что перечень этихъ грузовъ утверждается Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ. Въ законѣ было сказано, что бочки считаются плотно укупоренными, когда отправитель «*не требуетъ*» для грузовъ, въ нихъ помѣщенныхъ, ни крытыхъ помѣщеній, ни покрышъ, ни подстиль. По этому поводу Сенатомъ разъяснено (рѣш. 1895 г. № 18 по д. Росс. Общ. Тр. Кладей), что для освобожденія груза отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ не было надобности въ особомъ заявленіи о «нетребованіи» покрышъ и подстиль, а достаточенъ былъ одинъ отрицательный фактъ, т. е. то, что никакого заявленія со стороны отправителя о томъ, что онъ требуетъ покрышъ или подстиль, не послѣдовало. Въ случаѣ спора желѣзная дорога, утверждающая, что сборъ въ $\frac{1}{5}$ ей слѣдуетъ, такимъ образомъ, обязана была доказать, что такое заявленіе послѣдовало. Разъясненіе это относится къ грузамъ, отправленнымъ до измѣненія редакціи этого пункта ст. 50 (Собр. Узак. 1894 г. № 118).

3) Что слѣдуетъ разумѣть подъ «*съѣстными припасами*», изъ-ятыми отъ сбора въ $\frac{1}{5}$? Указаніе на подверженность скорой порчѣ появилось въ законѣ лишь въ 1894 году (Собр. Узак. № 118), и тогда же появился списокъ припасовъ, освобожденныхъ отъ сбора въ $\frac{1}{5}$, утвержденный Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ, а до этого въ 1892 году (С. У. № 110) появилось разъясненіе, что «*съѣстными припасами признаются припасы, поступающіе въ потребленіе безъ предварительной переработки*». Хотя

¹⁾ Такимъ образомъ, по старой редакціи закона для признанія за дорогомъ права на сборъ въ $\frac{1}{5}$ требуется установить, что грузъ былъ *принятъ съ обожданіемъ* въ складъ; одинъ тотъ фактъ, что грузъ отправленъ не въ день ввоза его на станцію, самъ по себѣ, конечно, не имѣетъ значенія (отд. рѣш. 11 дек. 1897 г. по д. Гершмана съ Упр. каз. ж. д. № 4572—96 г.).

туть же было прибавлено, что перечень этихъ припасовъ подлежитъ утвержденію Совѣта по тарифнымъ дѣламъ, но утвержденіе это послѣдовало лишь въ 1894-мъ году, а до этого возникли споры о томъ, что собственно слѣдуетъ разумѣть подъ припасами, «поступающими въ потребление безъ предварительной переработки». По мнѣнію Прав. Сената (отд. рѣш. 24 мая 1896 г. по д. Сабинова съ Упр. каз. ж. д. № 1107—95 г., 5 октября 1894 г. по д. Вальберга съ Двин.-Витеб. ж. д. № 3412—94 г. и ин. др.) подъ «переработкою» нельзя разумѣть здѣсь такихъ дѣйствій, которыя необходимы только для приготовленія продукта въ пищу (напр., вареніе или жареніе). Исходя изъ этого взгляда, Сенатъ, не придавая значенія противоположнымъ разъясненіямъ М-ва Финансовъ (неопубликованнымъ) и закону 1894 года, измѣнившему редакцію ст. 50-ой (какъ не имѣющему обратнаго дѣйствія), относить къ числу продуктовъ, изъятыхъ по старой редакціи ст. 50-ой отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ к., напр., такіе грузы, какъ муку и мясо всякое (см. вышеприведенныя рѣшенія по дд. Сабинова, Вальберга и ин. др.), фрукты (хотя бы они шли цѣлыми вагонами—отд. рѣш. 16 сент. 1891 г. по д. Лебедева съ Упр. каз. ж. д. № 3560—94 г.), сахаръ (отд. рѣш. 27 окт. 1895 г. по д. Вройдо съ С.-Пет.-Варш. ж. д. № 2394—95 г.), яйца (отд. рѣш. 4 декабря 1896 г. по д. Рубина съ СПб.-Варш. ж. д. № 489—96 г.), соль (отд. рѣш. 28 февр. 1896 г. по д. Раца съ СПб.-Варш. ж. д. № 4697—95 г.)¹⁾, картофель (отд. рѣш. 24 мая 1896 г. по д. Ройтмана съ Юго-Зап. ж. д. № 7190—95 г.), крупа и пшено (отд. рѣш. 11 окт. 1895 г. по д. Житкова съ Упр. каз. ж. д. № 2367—95 г.). Правильность столь широкаго толкованія ст. 50-ой въ прежней ея редакціи подлежитъ сомнѣнію, такъ какъ независимо отъ мотивовъ, послужившихъ основаніемъ къ установленію сбора въ $\frac{1}{5}$, устраняющихъ возможность освобожденія отъ этого сбора такихъ грузовъ, для которыхъ «приспособленія» всего болѣе необходимы и для которыхъ, поэтому, сборъ въ $\frac{1}{5}$, главнымъ образомъ, и созданъ (хлѣбные грузы), подъ выраженіемъ «сѣстные припасы» въ тарифахъ и въ торговлѣ вовсе не разумѣется все то, что можно сѣсть, а разумѣется особый родъ грузовъ²⁾. Еслибы дѣло шло о тарифѣ провозной платы для «сѣстныхъ припасовъ», то въ случаѣ спора значеніе могло и должно было бы имѣть

¹⁾ Въ отд. рѣш. 3 июня 1896 г. по д. Феллера съ Упр. каз. ж. д. № 7162—95 г. Сенатъ, наоборотъ, нашелъ, что соль не относится къ числу сѣстныхъ припасовъ, такъ какъ она поступаетъ въ пищу лишь послѣ особой технической переработки.

²⁾ Во всѣхъ прежнихъ тарифахъ въ качествѣ грузовъ поименовывались „товары, посылки и сѣстные припасы“.—По прежнимъ условіямъ перевозки (см., напр., Конв. I гр. 1879 г. § 95, II гр. 1871 г., § 70, III гр. 1870 г., § 70 и послѣд. изд.) дороги не отвѣчали, напр., за убыль въ вѣсѣ „сѣстныхъ припасовъ“, перевозимыхъ въ жидкостяхъ, причемъ опять—такии подъ „сѣстными припасами“ понимался специфическій разрядъ грузовъ.

то, что въ торговлѣ разумѣется подъ этого рода грузами. Это же обстоятельство должно имѣть значеніе и тогда, когда вопросъ идетъ о примѣненіи или непримѣненіи дополнительнаго сбора.

4) При возникновеніи спора о томъ, къ какой категоріи площадей или помѣщеній относятся тѣ, на которыхъ грузъ хранился, относятся ли онѣ къ числу указанныхъ въ ст. 47 и въ послѣднемъ пунктѣ ст. 50 Общ. Уст., истецъ, утверждающій, что сборъ взысканъ незаконно, обязанъ удостоверить это станціоннымъ планомъ (отд. рѣш. 17 января 1897 г. по д. Каменскихъ съ Главн. Штабомъ № 588—96 г.).

5) То, что данная станція не значится въ таблицахъ постанціонныхъ тарифныхъ разстояній, не отнимаетъ у нея права на взиманіе сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. (отд. рѣш. 13 февр. 1897 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Упр. каз. ж. д. № 1719—96 г., относящееся къ ст. Потт-Портъ).

6) Къ числу навалочныхъ грузовъ, освобожденныхъ отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ коп., не могутъ быть отнесены *ялбные* грузы, перевозимые *насыпью* (отд. рѣш. 11 февр. 1894 г. по д. Штейнберга съ Ив.-Домбр. ж. д. № 3509—93 г.).

7) Сборъ въ $\frac{1}{5}$ подлежитъ взиманію лишь съ грузовъ, «*ввозимыхъ*» на станцію. Поэтому, въ тѣхъ случаяхъ, когда на грузкѣ товара въ вагонъ не предшествуетъ вовсе ввозъ на станцію (напр., въ тѣхъ случаяхъ, когда товаръ грузится не на станціи, а на пути, когда онъ грузится прямо изъ пароходовъ или баржъ въ вагоны и т. д.) или когда, наоборотъ, за ввозомъ слѣдуетъ вывозъ безъ нарузки (т.-е., когда грузъ въ тѣхъ же вагонахъ, въ которыхъ онъ прибылъ, переотправляется далѣе) сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. не можетъ подлежать взысканію. Не можетъ онъ подлежать взысканію и съ грузовъ, принимаемыхъ городскими станціями, которыя въ силу ст. 10 Общ. Уст. считаются какъ бы особыми коммерческими предпріятіями (Прот. LVII Конв. Съѣзда, стр. 106; см., однако, противоположное мнѣніе, высказанное на слѣдующемъ—LVIII Конв. Съѣздѣ въ Прот., стр. 30).

IX. Сборъ (пеня) за невѣрное наименованіе и указаніе въ са отправителемъ (а также—за невѣрное указаніе количества грузовъ, таксирруемыхъ поштучно, напр., животныхъ, — если нарузка ихъ производится отправителемъ) взимается на основ. ст. 60 Общ. Уст. (по редакціи, признанной закономъ 5 іюня 1895 года—Собр. Уз. № 137) въ размѣрѣ двойной разницы между полною суммою, исчисленною за все протяженіе перевозки (съ дополнительными сборами) по тарифу, подлежащему примѣненію къ данной отправкѣ, и суммою, первоначально исчисленною на основаніи указаній отправителя ¹⁾). Споры на практикѣ возбудили слѣдующіе вопросы:

¹⁾ Согласно нѣмецкому регламенту (§ 53) и Бернской Конвенціи (§ 3 „исполн. постан.“) особая пеня взимается за неточное наименованіе *опасныхъ* грузовъ. См. также Проток. XXVI Общ. Съѣзда; Журналы Совѣта по ж. д.

1) Чтѣ слѣдовало разумѣть подѣ «двойною противъ тарифа провозною платою» (размѣръ пени по старой редакціи ст. 60)? Въ рѣш. 1889 г. № 8 по д. Очаковского Сенатъ исполнивъ правильно разъяснилъ, что подѣ этимъ и по старой редакціи закона слѣдовало разумѣть двойную *разницу* между тѣмъ, что дорогамъ слѣдовало и тѣмъ, что ими было исчислено по первоначальному расчету, такъ какъ этою разностью опредѣляется размѣръ ущерба, понесеннаго дорогою ¹⁾).

2) Подлежитъ ли пеня взысканію тогда, когда у отправителя не было *злого умысла*? Вопросъ этотъ разрѣшается въ утвердительномъ смыслѣ— (отд. рѣш. 5 окт. 1894 г. по д. Клейнмана съ Варш.-Тересп. ж. д. № 1850—93 г.). Для взысканія пени вообще не требуется, чтобы отправитель былъ *виновенъ* въ той невѣрности, за которую взыскивается пеня ²⁾).

3) Причиталась ли пеня (по старой редакціи закона) въ размѣрѣ разницы между платами, исчисленною и слѣдуемою, *лишь за путь, пройденный до обнаруженія* невѣрности, или же—за весь путь слѣдованія груза? Сенатъ въ отд. рѣш. 11 мая 1896 г. по д. Кеннена съ Либ.-Ром. ж. д. № 6443—95 г. вазелъ, что по старой редакціи (какъ и по новой) пеня подлежитъ исчисленію изъ расчета *всего* пути. Разъясненіе это правильно, ибо иначе, напр., отправитель вовсе не отвѣчалъ бы за невѣрность, обнаруженную на станціи отправленія (см. ниже).

4) Чтѣ слѣдуетъ разумѣть—подѣ *невѣрнымъ наименованіемъ*? По мѣтвію Сената, пеня не подлежитъ взысканію тогда, когда у отправителя

д. 1889 г., стр. 240; Eger., Pr. Eis., II, 419; Eisenb. Entsch. III, 87, 289; IV, 95. Штрафъ этотъ подлежитъ взиманію не по вѣсу всего мѣста, а лишь по вѣсу открытаго въ немъ опаснаго груза (Eger. Pr. Eis. II, 419).—Вторая отличительная особенность Бернской Конвенціи (ст. 7) заключается въ томъ, что въ ней пеня за невѣрное указаніе вѣса установлена лишь *на случай перегруза вагона* (см. мое изд., стр. 21). То же вытекаетъ изъ ст. 53 австро-венгерскаго регламента. Что же касается германской Verkehrsordnung, то въ ней закономъ 18 окт. 1895 г. введенъ особый штрафъ за невѣрное указаніе вѣса *повозонныхъ* отправокъ сверхъ штрафа за перегрузъ.

¹⁾ По разъясненію, содержащемуся въ Соглаш. о прям. сообщ. старой ред. (§ 190), пеня должна была исчисляться въ размѣрѣ двойной разницы въ *провозной платѣ*, не принимая въ расчетъ дополнительныхъ сборовъ. Изъ новой редакціи ст. 60 (С. У. 1895 г. № 137) слѣдуетъ обратное (см. выше).—За *перегрузъ* вагона, оказавшійся, благодаря невѣрному указанію вѣса, пеня взымается по тарифу поудному или повагонному, смотря по тому, какъ таксирруется въ данномъ случаѣ самый излишекъ сверхъ подъемной силы вагона (см. выше стр. 295).—О перегрузѣ вагоновъ-цистернъ см. Журналы Совѣта по ж. д. д. 1886 г., 189—91; 1887 г., 250—265.

²⁾ См. Eger., I, 116; Eisenb. Entsch. I, 246 (въ этомъ дѣлѣ Импер. Судъ рѣшилъ, что фирма должна отвѣчать за ложное наименованіе динамита, хотя бы это и было сдѣлано служащими безъ вѣдома хозяевъ фирмы). См. также условія перевозки международныхъ тарифовъ (Сб. Тар. № 473—ст. 7, доп. пост.).

было «основаніе къ наименованію товара» въ томъ видѣ, какъ это сдѣлано въ накладной. Судъ, не стѣсняясь составленнымъ протоколомъ, вправѣ прибѣгнуть къ допросу *экспертовъ* въ разъясненіе того, какому именно товару въ торговлѣ присвоено данное наименованіе, напр., «сукно крестьянское» (*отд. рѣш.* 2 ноября 1889 г. по д. Шилова съ Моск.-Раз. ж. д. № 1634—89 г.) или—къ допросу *свидѣтелей* въ разъясненіе свойства груза (*отд. рѣш.* 18 февр. 1895 г. по д. комп. «Надежда» съ Юго-Зап. ж. д. № 2637—94 г. ¹⁾).

5) Полагается ли пеня за невѣрное наименованіе груза, сданнаго къ отправкѣ *безъ упаковки*, т.-е. въ такомъ видѣ, въ которомъ не можетъ быть рѣчи о сокрытіи? Вопросъ этотъ по смыслу закона разрѣшается въ отрицательномъ смыслѣ, такъ какъ подъ «содержаніемъ груза» слѣдуетъ разумѣть содержаніе упакованныхъ мѣстъ. Нѣтъ основанія ограничиваться разъясненіемъ Мин-ва Путей Сообщ., въ силу котораго пеня въ данномъ случаѣ не подлежитъ взысканію лишь тогда, когда невѣрность наименованія обнаружена на станціи отправленія (цирк. Д-та ж. д. ⁴/₅ апрѣля 1894 года № 5885) ²⁾.

6) *Можетъ ли быть взыскана пеня за невѣрное указаніе вѣса, если въ накладной не содержится прямого ручательства за вѣсъ?* Вопросъ этотъ возникъ въ виду того, что въ нынѣ дѣйствующей формѣ накладной вовсе не отведено особой графы для указанія вѣса съ ручательствомъ за точность. Вмѣсто этого особая графа отведена для заявленія о «нетребованіи взвѣшиванія». На практикѣ это заявленіе разсматривается, какъ ручательство за точность вѣса. Съ взглядомъ этимъ, однако, въ нѣсколькихъ рѣшеніяхъ не согласился Прав. Сенатъ (см. *отд. рѣш.* 17 января 1897 г. по д. Орлова съ Упр. каз. ж. д. № 605—96 г., 3 февр. 1897 г. по д. Гальмина съ Юго-Вост. ж. д. № 1717 — 96 г. и др.). Сенатъ находитъ, что «сдѣланная отправителемъ въ накладной отмѣтка «взвѣшиванія не требую» не удостоверяетъ точность вѣса, такъ какъ эта отмѣтка вносится лишь въ виду прим. 1 «списка высшихъ размѣровъ дополнительныхъ сборовъ» для освобожденія груза отъ сбора за взвѣшиваніе». Мнѣніе это (равносильное полному отрицанію права желѣзныхъ дорогъ на взиманіе пени за невѣрное указаніе вѣса при нынѣ дѣйствующей формѣ накладной) нельзя признать правильнымъ. Интересуясь лишь вопросомъ о томъ, *для чего* дѣлается заявленіе о нетребованіи взвѣшиванія, Сенатъ не входитъ въ разсмотрѣніе вопроса о томъ, *почему* подобное заявленіе освобождаетъ отъ сбора за взвѣшиваніе.

¹⁾ По этому дѣлу свидѣтели установили, что грузъ, названный въ накладной «мѣшками», состоялъ изъ тюковъ, служащихъ оболочкою при перевозкѣ табака и сыра (наименованіе, въ номенклатурѣ не предусмотрѣнное), и по признакамъ своимъ ближе всего походитъ на мѣшки.

²⁾ О распространеніи этого правила на прочія станціи см. ходатайство въ Проток. XLVI Общ. Сѣзда.

Очевидно, только потому, что оно рассматривается желѣзною дорогою, какъ ручательство за точность вѣса. При составленіи новой формы накладной Министерства Путей Сообщенія, лишь приспособляясь къ терминологіи «списка вышнихъ размѣровъ дополнительныхъ сборовъ», замѣнило графу «вѣсъ съ ручательствомъ за точность» графю «заявленіе отправителя о нетребованіи взвѣшиванія; это не болѣе, какъ переимѣна термина (ср. редакцію ст. 9 Бернской Конвенціи, п. 5). Впрочемъ, по мнѣнію Сената, *ручательство* за точность вѣса, какъ условіе для взысканія пени, введено лишь въ 1895 году съ измѣненіемъ редакціи ст. 60 Общ. Уст. (Собр. Узак. № 137), а до этого для взысканія пени было достаточно «точное» указаніе вѣса, хотя бы и безъ ручательства (*отд. рѣш.* 3 ноября 1894 г. по д. Познанскаго съ Лодзинскою ж. д. № 4136—94 г., 12 сентября 1897 г. по д. Вендера съ Лодзинскою фабричною ж. д. № 3270—96 г. и др.). Взглядъ этотъ также нельзя считать правильнымъ, такъ какъ нельзя понять, въ чемъ же собственно заключается «точность» указанія вѣса, если не въ ручательствѣ за показанный вѣсъ. Говоря о точномъ указаніи вѣса, какъ объ основаніи для взысканія пени въ случаѣ обнаруженной невѣрности вѣса, ст. 60, очевидно, имѣла въ виду точность не въ математическомъ, а въ юридическомъ смыслѣ этого слова: въ юридическомъ же смыслѣ заявить о чемъ либо «съ точностью» значить, другими словами, принять на себя всѣ послѣдствія на случай, если заявленіе окажется невѣрнымъ.

7) Что слѣдуетъ считать *неотрѣнымъ* указаніемъ вѣса, за которое налагается пеня? Сенатомъ разъяснено, что «невѣрностью» нельзя считать такое несходство (между вѣсомъ указаннымъ и оказавшимся), которое объясняется атмосферическими вліяніями, имѣвшими мѣсто послѣ сдачи груза къ отправленію (*отд. рѣш.* 15 февр. 1896 г. по д. Корса съ Упр. каз. жел. дор. № 3924—95 г.)¹⁾ или разностью вѣсовъ (*отд. рѣш.* 4 декаб. 1896 г. по д. Рубина съ Спб.-Варш. ж. д. № 489—96 г.)²⁾.

8) Причитается ли пеня за невѣрность, обнаруженную до того момента,

¹⁾ См. въ томъ же смыслѣ § 53, п. 13 германской Verkehrsordnung редакціи 1895 г., гдѣ, впрочемъ, оговорено, что за атмосферическія вліянія грузоюзинъ не отвѣчаетъ лишь въ томъ случаѣ, когда вагонъ нагруженъ лишь до размѣра подъемной силы (Ladegewicht) безъ допускаемаго перегруза (Tragfähigkeit).

²⁾ Если вѣсъ провѣренъ дорогою на станціи отправленія, то онъ предполагается болѣе достовѣрнымъ, нежели вѣсъ, опредѣленный впоследствии на промежуточной станціи въ отсутствіи отправителя, пока ошибочность первоначальнаго взвѣшиванія не будетъ доказана инымъ способомъ; см. въ этомъ смыслѣ рѣш. Австр. Касс. Суда 19 іюли 1881 г.—Buschman, §114—5. Напѣ Сенатъ также того мнѣнія, что дорога въ этомъ случаѣ безусловно лишена права на взысканіе не только пени, но и какихъ либо дополнительныхъ платежей съ грузоюзинна (*отд. рѣш.* 30 октября 1897 г. по д. Чертова съ Либ.-Ром. ж. д. № 4932—96 г.).

въ которому законъ (ст. 61 Общ. Уст.) приурочиваетъ заключеніе договора перевозки? Вопросъ этотъ подлежитъ разрѣшенію въ утвердительномъ смыслѣ, какъ по мѣсту, занимаемому статьею 60-ю въ Общемъ Уставѣ, такъ и по содержанію правилъ, опубликованныхъ въ Собр. Узак. 1889 г. № 67 и 1894 г. № 203, въ которыхъ говорится о повѣркѣ «очередныхъ» грузовъ и грузовъ, принятыхъ къ «перевозкѣ», а не только—«къ отправкѣ»¹⁾).

9) Причитается ли пеня въ томъ случаѣ, когда грузоозяинъ до обнаруженія дорожною невѣрности *самъ* исправитъ ее, подавъ о томъ особое заявленіе? Пеня въ этомъ случаѣ причитается, такъ какъ право дороги на взысканіе пени по буквальному смыслу закона возникаетъ съ того момента, какъ отправитель, *передавъ накладную желѣзной дороги*, допустилъ въ ней невѣрное наименованіе или указаніе вѣса съ ручательствомъ за точность (стт. 59 и 60 Общ. Уст.). Разъ возникнувъ, право это уже не можетъ быть уничтожено позднѣйшимъ одностороннимъ заявленіемъ грузоозяина о допущенной имъ ошибкѣ, тѣмъ болѣе, что *ошибка* грузоозяина для взысканія штрафа вообще не требуется, т.-е., штрафъ взыскивается и тогда, когда невѣрность допущена по ошибкѣ (см. выше, п. 2).

10) Причитается ли пеня тогда, когда протокола, требуемаго «правилами повѣрки содержанія и вѣса грузовъ», не было составлено, и въ подтвержденіе невѣрности указаній, сдѣланныхъ отправителемъ въ накладной, дорога ссылается на *другія* доказательства? Этотъ вопросъ въ виду особаго характера даннаго сбора, носящаго характеръ кары, подлежитъ разрѣшенію въ отрицательномъ смыслѣ. Если же протоколъ былъ составленъ, то онъ имѣетъ силу, хотя бы грузоозяинъ и не былъ вызванъ къ составленію протокола (вызовъ безусловно обязательенъ лишь по Бернской Конвенціи—ст. 7, исключая случаи, когда повѣрка производится въ силу полицейскихъ мѣръ).

Х. Сборъ за совершеніе чрезъ посредство своихъ агентовъ таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ формальностей причитается дорогамъ въ силу закона 1888 г. (Собр. Узак. № 58). Размѣръ сборовъ утвержденъ М-омъ Финансовъ (Собр. Узак. 1890 г. № 95 и поздн. уз.). сверхъ возмѣщенія расходовъ (если они, напр., штрафы, не вызваны виною самой дороги) дорогамъ причитаются: 1) $\frac{1}{2}\%$ за авансированіе этихъ расходовъ и 2) собственно комиссіонный сборъ, исчисляемый обыкновенно въ зависимости отъ суммы уплачиваемой пошланны (исключая беспошлинные и нѣкоторые дешевые грузы), а также, въ зависимости отъ того, относятся

¹⁾ Ср. Eger, I, 118.—См., однако, противоположное мнѣніе Д-та жел. дорогъ въ Журналахъ Совѣта по ж. д. дѣламъ, 1889 г., 205, а также Schott 397 (циркуляръ М-ра торговли).—Нѣмецкая практика, кромѣ того, отвергаетъ право дороги на взысканіе пени въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ, не взирая на открытую невѣрность, принятъ къ отправкѣ по неисправленной накладной (Eger, I, 117; Schott, 397).

ли грузъ къ категоріи привозныхъ, отпусковыхъ или транзитныхъ (за хлѣбъ въ зернѣ коммисіонный сборъ составляетъ 40 коп. съ вагона, за другіе отпусковые грузы—1⁰/₀ съ пошлины и т. д.). Коммисіонный сборъ, установленный закономъ 4 Марта и правилами 4-го августа 1888-го года для *транзитныхъ* грузовъ (Собр. Узак. стт. 528 и 808), по мнѣнію Сената, не подлежалъ до 31 августа 1890 г. взиманію съ другихъ товаровъ и въ томъ числѣ—съ тѣхъ, которые проходятъ транзитомъ только пограничныя таможи, т.-е., подлежатъ очисткѣ во внутреннихъ таможахъ (*отд. рѣш.* 2 дек. 1893 г. по д. Юнга съ Главн. Общ. № 1184—92 г.).

XI. Государственный сборъ по закону 1894 года (Собр. Узак. № 115) взимается въ размѣрѣ 15⁰/₀ съ провозной платы со всѣхъ грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ. Особой публикаціи о взиманіи этого сбора, какъ установленнаго закономъ, не требуется (*отд. рѣш.* 26 апр. 1896 г. по д. Подгурскаго съ Моск.-Каз. ж. д. № 5466—95 г.). Сборъ этотъ подлежитъ взиманію только съ грузовъ, перевозимыхъ по багажнымъ квитанціямъ (см. ниже, § 54). Если грузъ перевозится по накладной, то хотя бы онъ и перевозился въ пассажирскомъ поѣздѣ, онъ не подлежитъ Государственному сбору (см. цирку. Д-та ж. д. 8 іюня 1895 г. № 9512). Но это относится лишь къ такимъ грузамъ, которые таксируются по товарнымъ тарифамъ большой скорости. Если же грузъ, хотя и представляется къ перевозкѣ по накладной, таксируется по багажному (поясному) тарифу и подлежитъ обязательной перевозкѣ въ пассажирскомъ или товаропассажирскомъ поѣздѣ (Собр. Узак. 1896 г. № 109), то съ него причитается и Государственный сборъ (разъясн. Д-та ж. д. дѣль—Сбор. Тар. № 795). До изданія закона 1894 г. государственный сборъ не подлежалъ взиманію съ грузовъ, таксируемыхъ по тарифу малой скорости, хотя бы они и перевозились большою скоростью (см. Собр. Узак. 1880 г. № 32; Прот. XXV Общ. Съѣзда 1886 г., стр. 20).

XII. Сборъ за пользованіе вагонами (цистернами) разрѣшенъ въ видѣ исключенія для нефтяныхъ грузовъ закономъ 1888 года (Собр. Узак. № 58)¹⁾. Въ зависимости отъ этого разрѣшенія установлены были разные тарифы для однихъ и тѣхъ же нефтяныхъ грузовъ, смотря по тому, перевозятся ли они въ цистернахъ дорогъ или частныхъ отправителей. Засимъ, съ нѣкоторыми изъ крупныхъ собственниковъ цистернъ дороги вошли въ соглашенія о пользованіи ихъ цистернами съ тѣмъ, чтобы сборъ за пользованіе цистернами по взысканіи его при окончательномъ расчетѣ поступалъ въ пользу этихъ лицъ. Результатомъ этихъ соглашеній было то, что нефтяные грузы, перевозимые въ цистернахъ не желѣзной дороги, а частныхъ лицъ, таксиро-

¹⁾ См. также Журналъ Мин. П. С. 1888 г. № 21. Мотивы см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. д. 1887 г., стр. 315—332.

СВОРЪ ЗА ЦИСТЕРНЫ.

валясь по тарифу, установленному для цистернъ желѣзныхъ дорогъ или же, хотя и по тарифу для частныхъ цистернъ, но со взысканіемъ сбора за пользованіе цистернами, подъ названіемъ, «издержекъ до отправленія». Этотъ порядокъ, цѣлью котораго было, очевидно, облегчить расчеты между собственниками цистернъ и дорогами, взявшими на себя эксплуатацію этихъ цистернъ, вызвалъ на практикѣ споры, дошедшіе до Сената. Сенатъ первоначально нашелъ этотъ порядокъ незаконнымъ, исходя изъ того соображенія, что, разъ только цистерна принадлежить не желѣзной дорогѣ, а частному лицу (хотя бы то былъ и не отправитель, и не получатель даннаго груза), за дорогою не можетъ быть признано право таксировать грузъ по тарифу, установленному исключительно для перевозки нефтяныхъ грузовъ въ желѣзнодорожныхъ цистернахъ (отд. *рѣш.* 13 марта 1897 г. по д. Зильбермана съ Упр. каз. ж. д. № 7121—96 г. и др.). Аренднымъ договорамъ между дорогами и собственниками цистернъ Сенатъ не считалъ возможнымъ придавать значенія, ссылаясь на то, что для примѣненія тарифа имѣетъ значеніе накладная, а не другіе договоры, въ накладную не вошедшіе (отд. *рѣш.* 1 апр. 1894 г. по д. Вейнрауба съ Донецк. ж. д. № 991—93 г.). Въ защиту права своего на взысканіе платы за частныя цистерны по высшему тарифу или на взысканіе сбора за пользованіе частными цистернами подъ видомъ «издержекъ до отправленія» дороги ссылались еще на законъ, разрѣшающій дорогамъ взысканіе наложенныхъ платежей, но и это основаніе Сенатъ нашелъ неправильнымъ, ссылаясь на то, что наложенными платежами могутъ считаться лишь суммы, взыскиваемыя дорогами въ пользу отправителей при точномъ соблюденіи ст. 74—75 Общ. Уст. (отд. *рѣш.* 26 января 1896 г. по д. Израилевича съ Кур.-Хар.-Аз. ж. д. № 3760—95 г. и др.). Наконецъ, и ссылка дорогъ на ст. 70 Общ. Уст. рос. ж. д., разрѣшающую будто бы взысканіе съ получателей грузовъ всякаго рода суммъ, уплачиваемыхъ отправителямъ подъ видомъ «издержекъ до отправленія», отвергнута была Сенатомъ по тому соображенію (которое само по себѣ едва-ли, впрочемъ, правильно—см. ниже—§ 42), что расходы, подлежащіе возмѣщенію, точно перечислены въ ст. 70 (отд. *рѣш.* 2 дек. 1894 г. по д. Израилевича съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 1345—94 г.). Почти всѣ эти доводы Сената при ближайшемъ разсмотрѣніи оказываются мало убѣдительными. Прежде всего, если въ разъясненіе вопроса о родѣ и свойствѣ перевезеннаго груза допускаются въ дополненіе и опроверженіе накладной всякаго рода доказательства (см. выше, стр. 10), то нѣтъ основанія не допускать такихъ доказательствъ тогда, когда вопросъ идетъ о томъ, въ чьемъ пользованіи находилась цистерна во время перевозки груза. Такимъ образомъ, дорога не можетъ быть лишена права доказывать, что цистерны находились въ ея пользованіи. Засимъ, самый тарифъ на перевозку грузовъ «въ цистернахъ желѣзныхъ дорогъ» можетъ относиться не только къ цистернамъ, принадлежащимъ дорогѣ на правѣ собственности, но и къ цистернамъ, находящимся у нея въ арендѣ. Наконецъ, и правила о порядкѣ взысканія нало-

женных платежей едва ли имеют тот смысл, что всякое отступление от предписанных форм должно приводить къ недействительности наложеннаго платежа. Вѣроятно, въ силу этихъ мотивовъ Сенатъ и измѣнилъ теперь свой взглядъ, разрѣшивъ вопросъ о правѣ дорогъ на взиманіе сбора за пользованіе цистернами при указанныхъ выше условіяхъ въ *утвердительномъ* смыслѣ (Д-ское рѣш. 1897 г., еще не опубликованное).

ХІІІ. Изъ дальнѣйшихъ дополнительныхъ сборовъ, взиманіе коихъ разрѣшено особымъ закономъ, слѣдуетъ упомянуть еще о преміи за объявленіе стоимости грузовъ (ст. 108 С. У.), о сборахъ, взимаемыхъ при выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы (Собр. Узак. 1888 г. № 70, 1891 г. № 231 и др.), о сборахъ въ пользу городовъ (Собр. Узак. 1889 г. № 142) и т. д. Большинство остальныхъ сборовъ (напр., сборъ за пользованіе щитами или чехлами и за прокатъ мѣшковъ при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ сынную, за переправу чрезъ р. Волгу, сборы въ пользу коммерческихъ агентствъ, элеваторовъ, городскихъ станцій и т. д.) не только по размѣру, но и по праву основаны не на законѣ, а на распоряженіи М-ва Финансовъ, что въ виду примѣч. къ ст. 68-ой Общ. Уст. можетъ возбуждать споры на практикѣ¹⁾.

§ 42. Право желѣзныхъ дорогъ на возмѣщеніе понесенныхъ ими расходовъ и убытковъ.

Въ началѣ настоящей главы въ видѣ основнаго принципа тарифнаго права было указано на то, что всѣ платежи, слѣдуемые дорогамъ по перевозкѣ, могутъ быть взимаемы ими лишь на основаніи опубликованной и для всѣхъ одинаковой таксы. Этотъ принципъ, какъ мы видѣли, санкціонированъ прямо въ ст. 69 Общ. Уст., въ силу которой *„желѣзныя дороги не имѣютъ права взимать за перевозку какихъ-либо платежей, кромѣ установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ“*. Но рядомъ съ этою статьею ст. 70 Общ. Уст. гласитъ, что *„желѣзнымъ дорогамъ должны быть возмѣщаемы всѣ произведенныя ими за счетъ грузохозяина расходы: 1) по уплатѣ таможенныхъ пошлинъ (привозныхъ, отпусковыхъ и транзитныхъ); 2) по перевозкѣ не желѣзною дорогою (гужевою и проч.) между станціями, не включенной въ тарифную провозную плату, и 3) по исправленіямъ упаковки (тары), вызываемымъ внѣшними и внутренними свойствами грузовъ и производимымъ въ видахъ обез-*

¹⁾ Количество сборовъ этой категоріи быстро возрастаетъ. Взимаются до сихъ поръ, впрочемъ, и такіе сборы, на взиманіе коихъ вовсе не послѣдовало разрѣшенія Министерства Финансовъ. Въ силу ст. 69 Общ. Уст. сборы эти являются незаконными (см., впрочемъ, слѣдующій §).

печенія сохранности послѣднихъ“. Еслибы въ ст. 70 были *исчертаны* всѣ случаи, когда дороги имѣютъ право на возмѣщеніе расходовъ, то мы могли бы сказать, что имѣемъ дѣло съ *исключеніями* изъ того общаго принципа, который формулированъ въ ст. 69. На самомъ дѣлѣ, однако, перечень ст. 70 вовсе не имѣетъ этого характера ¹⁾, ибо рядомъ съ нею мы находимъ и *много другихъ* случаевъ, когда за дорогами прямо признано право на возмѣщеніе расходовъ ²⁾. Въ виду этого и является вопросъ: что же собственно слѣдуетъ разумѣть подъ „расходами“ желѣзной дороги, которые не подходятъ подъ дѣйствіе ст. 69, т.-е., могутъ быть взыскиваемы съ грузохозяевъ безъ всякой таксы и безъ правительственнаго контроля? Въ какихъ предѣлахъ, при какихъ условіяхъ, взиманіе платежей подъ видомъ возмѣщенія расходовъ не будетъ противорѣчить буквѣ и смыслу ст. 69 Общ. Уст. и уставамъ отдѣльныхъ дорогъ, которые также содержатъ въ себѣ то правило, что дополнительные сборы („накладные расходы“) могутъ быть взимаемы только въ размѣрѣ, утвержденномъ правительствомъ?

На этотъ вопросъ отвѣты могутъ быть разные ³⁾. *Первый* отвѣтъ можетъ быть тотъ, что *всякій* расходъ, произведенный дорогою за счетъ грузохозяина, подлежитъ возмѣщенію, ибо никто не вправе обогащаться на чужой счетъ, и требованіе дороги о возмѣщеніи расходовъ, находясь въ зависимости отъ размѣра издержанныхъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ суммъ, вовсе не подходитъ подъ понятіе о „сборѣ“, установленномъ разъ навсегда въ опредѣленномъ размѣрѣ,

¹⁾ Ст. 70 заимствована изъ ст. 11 проекта Бернской Конвенціи, воспроизводящей § 60 нѣм. регламента. Сопоставляя ст. 70 съ ея источниками, мы убѣждаемся въ томъ, что перечень ст. 70 только *примѣрный*. Въ проектѣ конвенціи говорится: „il ne sera perçu au [profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux (дополнительные и особые сборы) prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, tels que droits de sortie“ etc. По регламенту (§ 60) дороги имѣютъ право на „bare Auslagen insbesondere Aus—Ein—und Durchgangabgaben“, etc. Въ проектѣ Комиссіи редакция ст. 70 (ст. 196 Проекта), наоборотъ, имѣла другой характеръ, судя по окончанію статьи („и, *наконсизъ, по исправленію упаковки*“).

²⁾ Другое мнѣніе высказано Сенатомъ въ одномъ рѣшеніи. Сенатъ находитъ, что въ ст. 70 *точно* перечислены расходы, подлежащіе возмѣщенію и что, поэтому, взиманіе какихъ либо суммъ на покрытіе другихъ расходовъ (подъ видомъ „издержекъ до отправленія“ и т.-п.) незаконно (*отд. рѣш.* 2-го дек. 1894 г. по д. Израилевича съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 1345—94 г.).

³⁾ Крайне неопредѣленный отвѣтъ даетъ Schott (стр. 379), по мнѣнію котораго, расходы подлежатъ возмѣщенію, если они не падаютъ на самого восточника „nach der Natur des Frachtgeschäfts, nach Uebung des Verkehrs, nach Verabredung“.

а слѣдовательно, и не подлежитъ контролю правительства. Мнѣніе это, очевидно, несостоятельно, ибо варіированіе суммы, взимаемой съ грузохозяевъ, въ зависимости отъ каждаго отдѣльнаго случая, не только *само по себѣ* не служитъ основаніемъ къ оправданію сбора помимо правительственнаго контроля, но, наоборотъ, въ виду ст. 71 Общ. Уст., даетъ только лишнее основаніе къ оспариванію сбора. Что же касается до того общаго правила, что „никто не вправе обогащаться на чужой счетъ“, то извлечь изъ этого правила какой-либо опредѣленный выводъ о правѣ желѣзной дороги на взысканіе съ грузохозяина той или другой суммы, въ виду ст. 69 Общ. Уст. едва ли при нынѣшнемъ состояніи нашего желѣзнодорожнаго законодательства представляется возможнымъ. Въ нѣсколькихъ давнишнихъ рѣшеніяхъ по вопросу о правѣ нашихъ дорогъ на взысканіе дополнительныхъ сборовъ за нагрузку, выгрузку. и пр. ¹⁾, Сенатъ, какъ извѣстно, признавъ за дорогами право на сборъ, хотя бы и не утвержденный правительствомъ и даже не предусмотрѣнный въ уставѣ подлежащей дороги, мотивировалъ свое мнѣніе именно тѣмъ общимъ положеніемъ, что никто не вправе обогащаться на чужой счетъ; изъ этого положенія Сенатъ выводилъ, что дороги, при неутвержденіи *сбора* правительствомъ, имѣютъ, тѣмъ не менѣе, право на возмѣщеніе *дѣйствительной стоимости* той операціи, за которую сборъ былъ установленъ. Мнѣніе Сената оправдывается временными условіями, въ которыхъ нѣкогда очутилось большинство нашихъ дорогъ, благодаря неутвержденію для нихъ таксы дополнительныхъ сборовъ (см. выше, стр. 263), но съ точки зрѣнія дѣйствующаго нынѣ закона (ст. 69 Общ. Уст.) оно безусловно неправильно. Юридическій принципъ „обогащенія“ имѣетъ значеніе только тогда, когда отношенія данной категоріи не регулированы въ законѣ. Ст. 69 Общаго Устава, прямо запрещающая взимать какіе бы то ни было сборы безъ утвержденія правительства, разумѣется, не имѣетъ въ виду только однѣ тѣ операціи, на которыя дороги не тратятъ никакихъ средствъ, ибо такихъ операцій не существуетъ. Законъ вообще не считаетъ возможнымъ допускать взысканіе такихъ платежей, которые въ тарифахъ не предусмотрѣны и, слѣдовательно, въ разсмотрѣннй правительствомъ не были. Правда, Сенатъ, санкціонируя право дорогъ на вознагражденіе за нагрузку и выгрузку и пр., мотивируетъ свое мнѣніе еще и тѣмъ соображеніемъ, что по смыслу нашихъ уставовъ такія операціи, какъ нагрузка, выгрузка, храненіе и пр., составляютъ *особыя услуги* желѣзныхъ дорогъ, которыя не входятъ въ самую пе-

¹⁾ 1880 г. № 211, 1882 г. № 56, 1884 г. № 118, 1885 г. № 71 и т. д. См. также *отд. рѣш.* по д. Соколова съ Главн. Общ. № 2885—86 г. о сборѣ за пользованіе краномъ (см. выше, стр. 307).

ревозку и не должны считаться оплаченными *провозною платою*, которая заключаетъ въ себѣ вознагражденіе *только за самую перевозку* ¹⁾. Но, еслибы даже согласиться съ тѣмъ, что при такихъ условіяхъ дорога имѣла бы право на дополнительное вознагражденіе, то нельзя не видѣть, что разрѣшеніе вопроса о томъ, какія услуги дорогъ должны и не должны считаться оплаченными провозною платою, во многихъ случаяхъ представляется крайне затруднительнымъ. Ставить право дорогъ на взиманіе платежей въ зависимость отъ этого вопроса значитъ внести въ практику элементъ произвола. Мы уже видѣли, что даже такіе коренные сборы, какъ сборы за нагрузку и выгрузку взимаются не на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ ²⁾, и что есть даже такія дороги, на которыхъ вовсе не взимается никакихъ дополнительныхъ сборовъ (см. выше, стр. 265). Такимъ образомъ, въ разныхъ странахъ, на разныхъ дорогахъ существуютъ разныя понятія о назначеніи провозной платы, и вовсе нельзя утверждать, чтобы провозной платою дороги всегда вознаграждали себя исключительно только за самое передвиженіе ³⁾. Есть множество операцій, на которыя въ извѣстномъ

¹⁾ Сенатъ признаетъ за дорогами только право на возмѣщеніе „издержекъ“ или „накладныхъ расходовъ“, понесенныхъ для удовлетворенія той или другой потребности по перевозкѣ. На этомъ основаніи, Сенатъ отвергъ, напр., право на взиманіе т. н. *страхового сбора*, такъ какъ взамѣнъ этого сбора Главн. Общество предлагало отправителямъ только полную отвѣтственность за утрату и порчу, т. е., то, что составляетъ обязанность возчика по договору перевозки помимо всякаго сбора (см. рѣш. 1882 г. № 56 по д. „Дружины“). Въ *отд. рѣш.* 15 марта 1889 г. по д. *Вокшикинскихъ съ Главн. Общ.* № 6345—87 г. Сенатъ, однако, въ отступленіе отъ цит. рѣшенія, призналъ, что если „страховой сборъ уплаченъ истцомъ по добровольному съ отвѣтчиками соглашенію“, то онъ не подлежитъ возврату, ибо „договоръ общества желѣзной дороги съ частнымъ лицомъ, хотя и не принадлежащій къ числу разрѣшенныхъ обществу операцій, но не воспрещенный общими законами, не можетъ почитаться безусловно недействительнымъ“ (рѣш. 1880 г. № 201, 1887 г. № 68, 1878 г. № 216)“. Это рѣшеніе (если не объяснять его случайными предѣлами кассационной жалобы) свидѣтельствуетъ о крайней неустойчивости взглядовъ Сената по этому вопросу. Страховой сборъ, впрочемъ, какъ мы видѣли выше, предусмотрѣнъ въ уставахъ дорогъ Царства Польскаго и Динабургско-Витебской ж. д.—Любопытно, что послѣ всѣхъ рѣшеній Сената „страховой капиталъ“, собранный съ отправителей Управленіемъ Московско-Нижегородской ж. д., признанъ въ силу особаго закона собственностью этой дороги (Собр. Узак. 1892 г. № 12).

²⁾ Между прочимъ, и на *финляндскихъ* ж. д. нагрузка и выгрузка въ видѣ общаго правила производится *бесплатно* (Положеніе § 82—изд. 1897 года).

³⁾ Вопросъ о томъ, какія услуги должны считаться оплаченными провозною платою, возбуждалъ множество споровъ, между прочимъ, въ Англии, благодаря особенностямъ концессионныхъ актовъ англійскихъ дорогъ, о которыхъ не разъ уже было упомянуто. См. рядъ судебныхъ рѣшеній у *Wagon*, стр. 286—7 и 687, о томъ, какія услуги слѣдуетъ считать „*incidental to convey*“ (входящими въ перевозку); къ числу услугъ, не подлежащихъ особой оплатѣ (сверхъ по-

смыслъ можно смотрѣть, какъ на особыя услуги грузохозяевамъ и за которыя, тѣмъ не менѣе, никогда и нигдѣ особой платы не взимается. Съ другой стороны, есть такія услуги, которыя несомнѣнно составляютъ неразрывную часть самой перевозки и за которыя, тѣмъ не менѣе, съ разрѣшенія правительства, сочтено было нужнымъ установить особыя сборы (сюда относится, напр., сборъ за пользованіе вагонами-цистернами при перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ). Въ виду этого принципа, изъ котораго исходить Правит. Сенатъ, быть можетъ, вѣрный самъ по себѣ, нельзя не признать явно непрактичнымъ, почему онъ и не принять и не могъ быть принятъ законодателемъ. Слѣдуетъ указать еще на то, что сдѣланная Сенатомъ оговорка, допускающая при неутвержденіи сбора взиманіе вознагражденія лишь по *дѣйствительной стоимости* операціи, не устраняетъ кореннаго противорѣчія между взглядомъ Сената и закономъ, требующимъ, чтобы всѣ платежи были взыскиваемы по опубликованной и законно дѣйствующей *таксѣ*. Вѣдь и при утвержденіи самыхъ таксъ дополнительныхъ сборовъ основнымъ принципомъ является то начало, что сборы должны возмѣстить дорогамъ лишь понесенные ими накладные расходы¹⁾. Если такъ, то въ чемъ же будетъ существенная разница между тою дорогою, которая взимаетъ сборъ на основаніи опубликованной и утвержденной таксы, и тою, которая взимаетъ тотъ же сборъ безъ таксы? Нуждается ли дорога въ контролъ правительства, если она и безъ того можетъ возмѣстить свои „накладные расходы“?

Если мнѣніе Сената неправильно, то изъ этого не слѣдуетъ, чтобы безусловно правильнымъ могло считаться *противоположное* мнѣніе, т.-е., чтобы дорога имѣла право на возмѣщеніе расходовъ *только тогда, когда это прямо разрѣшено правительствомъ*. Въ такомъ живомъ и ежедневно развивающемся дѣлѣ, какъ желѣзнодорожная перевозка, правительству, въ лицѣ власти законодательной и даже административной, крайне трудно поспѣть за требованіями жизни. Предусмотрѣть всѣ безъ исключенія случаи, когда за дорогами должно быть признано право на возмѣщеніе расходовъ, правительство и даже самыя дороги не имѣютъ возможности. Есть такіе

миліонной провозной платы), отнесены были, напр., заборъ (haulage) вагоновъ съ частной вѣтви, дезинфекція вагоновъ отъ скота и т. д.; наоборотъ, особою службою сочтено было устройство сигнальнаго аппарата специально для сообщенія съ данною частною вѣтвью и т. д. У насъ Мин. Пут. Сообщ. признало сборъ за дезинфекцію вагоновъ отъ скота и тряпья незаконнымъ (Сборникъ пост. Мин. Пут. Сообщ., I, 172; Указъ Мин. Пут. Сообщ. 1885 г. № 38), а на нѣмецкихъ дорогахъ онъ допускается. Изъ этого примѣра видно, насколько условнымъ является отношеніе тѣхъ или другихъ услугъ къ категоріи платныхъ (т.-е., не включенныхъ въ провозную плату).

¹⁾ Ср. выше, Eger, II, 403, англійскій ж.-д. законъ 10 августа 1888 г., и пр.

расходы, которые на нашихъ дорогахъ производятся и возмѣщаются уже десятками лѣтъ и, тѣмъ не менѣе, о нихъ во многихъ тарифахъ ничего не сказано и правительствомъ къ возмѣщенію они прямо не разрѣшены. Стоитъ только сравнить нашъ списокъ дополнительныхъ сборовъ съ перечнемъ сборовъ, дѣйствующихъ въ настоящее время на заграничныхъ дорогахъ ¹⁾, чтобы убѣдиться въ томъ, что нашъ списокъ далеко не представляетъ собою, такъ сказать, „послѣдняго слова“, что ежедневно въ публикѣ могутъ возникать новыя требованія къ желѣзнымъ дорогамъ, ведущія за собою и новыя расходы.

Въ виду этого и важно указать на одну существенную поправку къ тому правилу, что взиманію подлежатъ лишь платежи, разрѣшенные правительствомъ, а именно на то, что *ст. 69 простирается исключительно только на такія операціи, которыя для дорогъ обязательны* по требованію грузохозяина. Если же данная операція для дороги *необязательна*, т.-е., если дорога можетъ вовсе отклонить отъ себя ея выполнение, то ей нельзя отказать и въ правѣ на взысканіе съ грузохозяина вознагражденія за эту операцію, хотя бы оно въ тарифѣ и не было предусмотрено, если только операція ею исполнена по прямому или предполагаемому *порученію* грузохозяина (*mandatum, negotiorum gestio*). Въ этомъ случаѣ дорогѣ принадлежитъ безусловное право не только на возмѣщеніе потраченныхъ ею наличныхъ денегъ ²⁾, но и вообще на вознагражденіе за произведенную ею услугу по ея дѣйствительной стоимости (или по соглашенію съ грузохозяиномъ). Этимъ взглядомъ руководствуется, между прочимъ, и Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ ³⁾. Если же операція для дороги *обяза-*

¹⁾ Ср., напр., сборы на германскихъ ж. д. за: „Signiren der Kolli“ (маркировка мѣстъ), „Zahlgebühr“ (подсчетъ мѣстъ), „Deckenmiethe“ (пользование брезентами) etc.

²⁾ „Baare Auslagen“—„dépenses“—ср. ст. 11 Бернской Конвенціи.

³⁾ См. Журналы 1886 г., стр. 206, гдѣ Совѣтъ отклонилъ ходатайство о признаніи за дорогами права на вознагражденіе за устраиваемыя ими въ вагонахъ особыя *приспособленія* для нѣкоторыхъ грузовъ, мотивируя свой отказъ тѣмъ, что ст. 69 „никоимъ образомъ не можетъ распространяться на особое вознагражденіе желѣзныхъ дорогъ за невходящія въ кругъ обязанностей ихъ дѣйствія, совершенныя каждый разъ по особому соглашенію съ отправителемъ“; см. также Журналы 1887 г., стр. 503—6; 1889 г., стр. 206—9.—Согласно съ этимъ и Сенатъ, напр., въ *отд. рѣш.* 30 сентября 1893 г. по д. Лукина съ Юго-Зап. ж. д. № 5324—92 г. признаетъ, что дорога имѣетъ право на вознагражденіе за устройство ярусовъ для перевозки домашней птицы лишь въ томъ случаѣ, если ярусы устроены специально для даннаго грузохозяина по особому съ нимъ *соглашенію*. Если же ярусы въ вагонахъ устроены дорогомъ разъ навсегда, то взимать вознагражденіе за пользованіе ими дороги, по мнѣнію Сената, неправо (если это не разрѣшается тарифами), *ибо тогда предоставленіе ярусовъ въ пользованіе отправителей въ силу ст. 2 Общ. Уст.*

тежна, то eo ipso она должна считаться включенною въ провозную плату, покуда за дорогами не признано въ установленномъ порядкѣ право на особое вознагражденіе за эту операцію.

Само собою разумѣется, что это только правило для руководства въ тѣхъ случаяхъ, когда вопросъ о законности взимаемыхъ дорогами платежей не разрѣшается прямо *дѣйствующими* правилами.

Обращаясь теперь къ этимъ послѣднимъ, слѣдуетъ, прежде всего, остановиться на ст. 70 Общ. Уст. Ст. 70 признаетъ право дорогъ на возмѣщеніе слѣдующихъ расходовъ:

а) Таможенные пошлины—возмѣщаются въ размѣрѣ, удостоверяемомъ квитанціею таможи (ст. 70, конецъ), причемъ, кромѣ суммы уплаченной пошлины, грузохозяинъ обязанъ внести дорогамъ: а) $\frac{1}{2}\%$ за авансированіе пошлины ¹⁾, б) $\frac{1}{20}\%$ въ день за каждую задержку товара въ транзитной таможнѣ свыше 7 дней (*Собр. Узак.* 1884 г. № 78, 1888 г. № 58, 1890 г. № 95). Расходы, подходящіе подъ п. 1 ст. 70, подробно перечислены въ законѣ 4 марта 1888 года. Штрафы и акциденции, взысканные таможеню съ желѣзной дороги, не подлежатъ возмѣщенію, когда они „наложены по винѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ-экспедиторовъ“ (*Собр. Уз.* 1890 г. № 95).

б) Расходы по перевозкѣ не желѣзною дорогою подлежатъ возмѣщенію только тогда, когда они не включены въ тарифную плату, т.-е расходы не возмѣщаются, когда въ тарифѣ, устанавливающимъ плату за перевозку между двумя пунктами, не соединенными непрерывнымъ рельсовымъ путемъ, нѣтъ оговорки о томъ, что за перевозку гужемъ или водою взимается особо, или, наоборотъ, даже прямо оговорено, что за это особой платы не полагается (напр., плата опредѣлена съ доставкой на домъ и т. п. ²⁾). Помимо этого,

становится обязательнымъ. Въ этомъ смыслѣ, по разъясненію Сената, и слѣдуетъ понимать распоряженіе М-ва Путей Сообщенія отъ 10 сент. 1836 г. за № 8109 (въ другомъ болѣе раннемъ рѣшеніи—*отд. рѣш.* 14 окт. 1892 г. по д. Желазы съ Юго-Зап. ж. д. № 3327—91 г.—Сенатъ вообще отвергаетъ право на взысканіе платы за особые приспособленія, если плата эта не разрешена опубликованнымъ тарифомъ).—Нѣмецкая практика, признавая за дорогами право на возмѣщеніе лишь однихъ „наличныхъ расходовъ“ (baare Auslagen) сверхъ предусмотрѣнныхъ въ тарифѣ дополнительныхъ сборовъ, признаетъ это право безъ всякихъ ограниченій. Требуется только, чтобы расходы были „обычные“ и „необходимые“ (напр., на обработку зерна для предупрежденія порчи его и т. п.).—Eger, Pr. Eis., II, 607.—Въ такомъ неопредѣленномъ видѣ рѣшеніе вопроса нельзя считать удовлетворительнымъ.

¹⁾ Право на комисію (Provision) за авансированіе *всякихъ* вообще расходовъ (baare Auslagen) признаетъ за дорогами нѣмецкій регламентъ (§ 62).

²⁾ Въ виду этого подъ ст. 70 вовсе не подходятъ всѣ случаи т. н. смѣшаннаго прямого сообщенія (ст. 10 Общ. Уст.); въ смѣшанныхъ прямыхъ сообщеніяхъ плата опредѣляется по конвенціямъ, тарифамъ и правиламъ, утверж-

расходы по перевозкѣ гужемъ или водою не подлежатъ возмѣщенію, если перерывъ сообщенія произошелъ *по винѣ самой дороги*, ибо всякіе расходы, вызываемые этою причиною, должна нести сама дорога.

в) Расходы по исправленіямъ упаковки возмѣщаются, если „необходимость исправленія удостовѣрена протоколомъ о поврежденіи упаковки (ст. 13)“, хотя это едва ли можно разсматривать, какъ *conditio sine qua non*; съ другой стороны, содержаніе протокола можетъ быть *отровергаемо* другими доказательствами. Расходы на исправленіе упаковки не возмѣщаются: 1) если они понадобились по винѣ самой дороги и 2) если недостатки упаковки удостовѣрены были еще при отправленіи, и грузохозяинъ, отказавшись, тѣмъ не менѣе, отъ исправленія ихъ, тѣмъ самымъ отказался принять на себя и расходы по исправленію.

Стт. 57 (п. 10) и 70 Общ. Уст. требуютъ, чтобы о произведенныхъ дорогами издержкахъ была сдѣлана отмѣтка въ накладной, какъ и о другихъ слѣдующихъ дорогамъ платежахъ (ст. 68).

Кромѣ ст. 70 о правѣ дорогъ на возмѣщеніе произведенныхъ ими расходовъ говорится еще: 1) въ ст. 78 Общ. Уст., которая касается издержекъ, понесенныхъ дорогами *вслѣдствіе исполненія позднѣйшихъ требованій* товарохозяина (см. стр. 64 и 69), *если эти требованія не вызваны виною самихъ дорогъ*, и 2) въ ст. 80 Общ. Уст., предусматривающей возмѣщеніе расходовъ „на посылку увѣдомленія“¹⁾.

Во всѣхъ случаяхъ, когда дорога требуетъ возмѣщенія расходовъ, она должна доказать: 1) что расходы понесены ею въ той суммѣ,

даемъ не въ порядкѣ, опредѣленномъ для дополнительныхъ сборовъ, а въ порядкѣ, установленномъ ст. 10 Общ. Уст. (см. выше, стр. 223).—Подъ ст. 70, по мнѣнію Сената, не подходятъ также сборы за гужевую доставку, взимаемые въ пользу *городскихъ станцій*; поэтому, для оправданія этихъ сборовъ нѣтъ надобности прилагать къ накладной документы (*отд. рѣш.* 18 февр. 1895 г. по д. Зимельмана съ Привисляскою ж. д. № 2969—94 г.; сборы эти, по мнѣнію Сената, едва ли правильному, могутъ быть взимаемы и безъ публикаціи въ Сбор. Тарифовъ, разъ только станція разрѣшена правительствомъ и сборы въ ея пользу также разрѣшены, хотя и безъ опредѣленія размѣра). Но правила „о ввозѣ грузовъ на станціи“ (Собр. Узак. 1896 г. № 120) *перемѣщеніе* къ вагонамъ грузовъ, сложенныхъ до отправки на площадяхъ свободной станціонной земли (п. в. ст. 45 Общ. Уст.) производится за счетъ грузохозяина.

¹⁾ Рѣшенія Сената о ярусахъ см. выше.—См., кромѣ того, о расходахъ на публичную продажу грузовъ Собр. Узак. 1889 г. № 99; 1890 г. № 111; расходахъ на перемѣщеніе груза въ предѣлахъ отправленія—Собр. Уз. 1889 г. № 77 и 1896 г. № 120. Расходы по повѣркѣ груза (ст. 60) принимаются всегда на счетъ дорогъ (Собр. Уз. 1889 г. № 67; 1890 г. № 10), не исключая тѣхъ грузовъ, которые (какъ, напр., табакъ) перевозятся на особыхъ условіяхъ (*отд. рѣш.* 17 марта 1894 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Юго-Зап. ж. д. № 1881—94 г.). См. еще ст. 74 Общ. Уст.

которую она требуетъ, и 2) что въ этой суммѣ расходы были дѣйствительно *необходимы*—или же,—если расходъ заключается въ платежахъ, произведенныхъ дорогою третьему лицу (напр., пошлина или штрафъ—таможнѣ) по уполномочию грузохозяина,—что расходы произведены ею съ надлежащею *осторожностью*, каковая требуется отъ всякаго повѣреннаго (т.-е., что она провѣрила документы, обжаловала явно неправильныя требованія низшихъ органовъ и т. п.); если *вспослѣдствіи* оказалось, что расходы эти были излишни, то дорога, ни въ чемъ не повинная, терпѣть отъ этого не можетъ.

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ одновременно съ признаніемъ за дорогами права на возмѣщеніе извѣстнаго рода расходовъ сочтено было нужнымъ установить и *высшій или низшій размѣръ* для этихъ расходовъ (см. ст. 74 Общ. Уст. о пересылкѣ наложеннаго платежа; Вѣстн. Фин. 1889 г. №№ 35 и 43 о сборахъ въ пользу коммерческихъ агентовъ и др.).

Кромѣ случаевъ, прямо предусмотрѣнныхъ дѣйствующими правилами, дороги въ силу указаннаго выше основнаго начала имѣютъ право на возмѣщеніе еще нѣкоторыхъ расходовъ, какъ, напр., расходовъ, понесенныхъ для предупрежденія утраты или порчи грузовъ отъ такой опасности, за которую дорога все равно бы не отвѣчала, вслѣдствіе чего и мѣры обезпеченія, принятыя дорогою, являются *необязательными* (напр., просушка хлѣба для огражденія его отъ порчи, особыя предохранительныя мѣры противъ броженія, гніенія и т. п., прокормленіе животныхъ, наемъ проводника взамѣнъ ушедшаго, устройство особыхъ (необязательныхъ) приспособленій въ вагонахъ для перевозки нѣкоторыхъ грузовъ — по соглашенію съ отправителемъ, устройство ярусовъ и т. д.)¹⁾

Сверхъ *расходовъ* въ тѣсномъ смыслѣ этого слова дорогамъ должны быть возмѣщены *убытки*, понесенные ими вслѣдствіе нарушенія грузохозяиномъ тѣхъ обязанностей, которыя возложены на него закономъ или договоромъ перевозки. Эти убытки также относятся къ числу *платежей*, которые обезпечиваются *залоговымъ правомъ* дорогъ на перевозимый грузъ²⁾. Въ силу ст. 59 Общ. Уст. дорога имѣетъ право на возмѣщеніе всѣхъ убытковъ, понесенныхъ ею отъ неисправностей, которыя допущены отправителемъ *при составленіи накладной*; она имѣетъ право, напр., на вознагражденіе за порчу, причиненную ей или чужому имуществу (за которое она отвѣчаетъ) грузомъ даннаго отправителя, если изъ накладной не было видно,

¹⁾ См. Прот. XXVIII Общ. Сѣзда, стр. 49; Журналы Совѣта 1886 г., стр. 206; 1889 г., стр. 14—34 и др.

²⁾ О правѣ на взысканіе этихъ платежей лично съ *получателя* груза см. выше, стр. 60—2.

что грузъ этотъ не подлежитъ нагрузкѣ въ одинъ вагонъ съ другими грузами и т. д. Ст. 60 возлагаетъ на отправителя отвѣтственность за поврежденіе вагона, причиненное *перегрузомъ*, т.-е., чрезмѣрно тяжелою нагрузкою вслѣдствіе неточнаго указанія *вѣса* въ накладной (съ ручательствомъ за точность ¹⁾). Въ силу ст. 65 дорога имѣетъ право на вознагражденіе за убытки, причиненные неисправностью *упаковки*, если неисправность эта *удостоверена* надлежащимъ порядкомъ во время приѣма груза къ отправленію (см. стр. 155) или, наоборотъ, *не могла* быть замѣчена въ это время (стр. 141). Ст. 66 Общ. Уст. предоставляетъ дорогѣ право на вознагражденіе за убытки, которые она понесетъ вслѣдствіе неисправности *документовъ*, необходимыхъ для совершенія таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ формальностей, *за исключеніемъ, однако, тѣхъ случаевъ, когда эти убытки произошли по винѣ самой дороги* (см. также Собр. Уз. 1888 г. № 58).

Эта послѣдняя оговорка должна относиться, впрочемъ, не только къ ст. 66, но и ко всѣмъ другимъ случаямъ, когда дорога заявляетъ требованіе о возмѣщеніи убытковъ. Если дорога, какъ мы видѣли, не имѣетъ права даже на вознагражденіе *за расходы*, вызванные ея собственною виною, то тѣмъ болѣе это слѣдуетъ сказать объ убыткахъ.

Что же касается до вопроса о томъ, имѣетъ ли дорога право на возмѣщеніе убытковъ, если будетъ доказано, что они произошли *не по винѣ* отправителя (или вообще — грузокозьяина), то на этотъ вопросъ слѣдуетъ отвѣтить отрицательно въ виду общаго правила ст. 684 Зак. Гр. ²⁾. Но, разрѣшая въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ вопросъ о винѣ или невиновности лица, привлекаемаго къ отвѣтственности, слѣдуетъ всегда имѣть въ виду особенности желѣзнодорожной перевозки, благодаря которымъ то, что мы при другой сдѣлкѣ не назвали бы виною контрагента, здѣсь является виною. По желѣзной дорогѣ въ одномъ вагонѣ перевозятся часто самые разнородные

¹⁾ Постан. Мин. П. С. 7 мая 1890 г. перегрузъ допущенъ только въ размѣрѣ 5% съ подъемной силы вагона (см. также Собр. Уз. 1890 г. № 10), а по Соглаш. о прям. сообщ.—въ размѣрѣ 10 пудовъ. Для вагоновъ въ 700 пуд. перегрузъ допущенъ въ размѣрѣ 12 пуд., а для вагоновъ въ 750 пуд.—15 пуд. (Сб. Тар. № 355). Дорога не имѣетъ права на вознагражденіе за перегрузъ, если вѣсъ, указанный отправителемъ, *былъ проверенъ* на станціи отправленія или же, наоборотъ, остался безъ проверки *по ея же винѣ*, вопреки требованію отправителя (см. Соглаш. о прям. сообщ.) и, наконецъ, въ томъ случаѣ, когда вѣсъ груза *въ пути увеличился* отъ такихъ атмосферическихъ вліяній, которыхъ *нельзя было предвидѣть*. Если товаръ грузится средствами отправителя, то сверхъ перегруза можетъ оказаться порча вагона отъ приспособленій, устроенныхъ отправителемъ, отъ несоблюденія техническихъ правилъ нагрузки и пр.

²⁾ Противоположное правило ст. 60 (см. выше, стр. 332) объясняется тѣмъ, что въ этомъ законѣ рѣчь идетъ о пенѣ, а не объ отвѣтственности за убытки.

грузы, принадлежащiе разнымъ отправителямъ. Имѣя это въ виду, отправитель обязанъ до сдачи груза осмотрѣть грузъ для того, чтобы убѣдиться въ томъ, не представляетъ ли онъ какихъ нибудь опасностей. Отправитель не можетъ ссылаться, напр., на то, что онъ не успѣлъ осмотрѣть груза, такъ какъ, принявъ его отъ другого лица, немедленно и въ той же упаковке сдать его на желѣзную дорогу. Въ особенности, важно установить то правило, что грузохозяйинъ безусловно *отвѣчаетъ за дѣйствiя своихъ служащихъ*, т.-е., что тѣ ограниченiя, которыя установлены въ ст. 687 Зак. Гр., не должны имѣть примѣненiя къ претензiямъ объ убыткахъ, возникающихъ изъ желѣзнодорожной перевозки. Это вытекаетъ изъ смысла цитированныхъ выше статей Общаго Устава (59, 60, 65, 66) и подтверждается соображенiями *справедливости* (ст. 5 Общ. Уст. ¹⁾).

¹⁾ См. Eger, II, Eisenb. Entsch., I, 246; Dalloz, 1883, I, 446 и др.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Права желѣзныхъ дорогъ по договору перевозки. Б. Взысканіе слѣдуемыхъ дорогамъ платежей.

§ 43. Время взысканія платежей.—Франкировка.—Переводъ фрахта на получателя.

Ознакомившись въ предыдущей главѣ съ главнѣйшими вопросами, возникающими при *исчисленіи* слѣдуемыхъ дорогамъ платежей, мы переходимъ теперь къ другой серіи вопросовъ, возбуждаемыхъ самою процедурою *взысканія* этихъ платежей.

Первымъ на очереди естественно является вопросъ о *времени*, когда дорога имѣетъ право потребовать съ товарокозьяна то, что ей слѣдуетъ за перевозку. Имѣетъ ли она право потребовать деньги *опередъ* или же только тогда, когда она, съ своей стороны, исполнить договоръ перевозки, т.-е., привезетъ грузъ на мѣсто назначенія? Вопросъ этотъ представляетъ существенный экономическій интересъ. Получая деньги *до отправления*, т.-е., взыскивая ихъ съ отправителя, дорога, во-первыхъ, вполне себя обезпечиваетъ, а во-вторыхъ, получаетъ деньги *раньше*, что равносильно сбереженію процентовъ на тѣ громадные капиталы, въ которыхъ выражается валовая выручка по грузовому движенію; выгода эта будетъ тѣмъ значительнѣе, чѣмъ больше разстоянія, на которыхъ совершается перевозка, и чѣмъ медленнѣе само движеніе. Съ другой стороны, для того лица, которое сдаетъ грузъ къ перевозкѣ, переводъ денегъ на получателя весьма часто представляетъ жизненный вопросъ, вопросъ, отъ котораго зависитъ существованіе цѣлыхъ отраслей торговли и промышленности. Это въ особенности примѣнимо къ тѣмъ случаямъ, когда товаръ отправляется на отдаленный рынокъ, гдѣ цѣнность его гораздо выше, чѣмъ на мѣстѣ отправления. Чѣмъ дальше разстояніе, тѣмъ больше

провозная плата, и тѣмъ большіе, слѣдовательно, капиталы потребовалось бы затрачивать продавцамъ на отправку товара, идущаго обыкновенно за счетъ и рискъ покупателей ¹⁾).

Интересы обѣихъ сторонъ примиряются сравнительно легко, благодаря существованію *замоюваго права* желѣзной дороги на перевозимый ею грузъ (ст. 85 Общ. Уст.). Имѣя это право, дорога въ большинствѣ случаевъ не нуждается въ франкированіи груза, по крайней мѣрѣ, *для обезпеченія* слѣдующихъ ей платежей. Поэтому, и можно признать въ видѣ общаго правила, что она обязана всегда допускать переводъ провозныхъ денегъ на получателя; если изъ этого правила допущены исключенія, то они подлежатъ *ограничительному толкованію*. Оставаясь на почвѣ строго юридической, отъ обѣихъ сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки, можно требовать *одновременнаго* исполненія: ни одна изъ нихъ не обязана ничего *авансировать* другой. Но было бы ошибкою думать, что дорога, переводя плату на получателя, дѣлаетъ отправителю авансъ, оказываетъ ему *кредитъ*. Подъ кредитомъ мы понимаемъ *отсрочку платежа за переданную цѣнность*. Когда же услуги желѣзной дороги становятся условленною цѣнностью? Только тогда, когда грузъ привезенъ на мѣсто назначенія. Только съ этого момента та работа (opus), за которую выговорено вознагражденіе, появляется на свѣтъ, и, если въ этотъ моментъ дорога получить свое вознагражденіе, то она получить его *одновременно съ произведенною работою*.

Ст. 67 Общ. Устава, признавая въ видѣ общаго правила за отправителемъ право перевести провозныя деньги на получателя, допускаетъ исключенія только для слѣдующихъ трехъ случаевъ (когда грузъ не представляетъ собою достаточнаго обезпеченія для желѣзныхъ дорогъ): а) если предъявленный къ перевозкѣ грузъ подверженъ *скорой порчѣ*; б) если *по малоцѣнности своей* грузъ не вполне обезпечиваетъ причитающіеся за перевозку платежи и в) если по причинѣ *неудовлетворительности упаковки*, признанной самимъ отправителемъ или удостовѣренной установленнымъ порядкомъ (стт. 63 и 64), возможна утрата (усышка, раструска и утечка) части груза или ухудшеніе его достоинства ²⁾.

¹⁾ Надо еще прибавить, что, уплативъ деньги за перевозку впередъ, отправитель не всегда можетъ быть увѣренъ въ томъ, что его товаръ дойдетъ по назначенію въ исправности. Переводъ денегъ на получателя представляетъ для дорогъ лишній мотивъ къ аккуратности. Извѣстенъ афоризмъ, что *нефранкированныя письма впрямь доходятъ*.

²⁾ *Послѣдній* пунктъ въ Бернской Конвенціи—ст. 12—отсутствуетъ. См. еще Общ. Уст. съ сужд., стр. 46 (предложеніе Мин. Пут. Сообщ.) и Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 323 (предложеніе: вмѣсто обязательной франкировки

„Грузами, подверженными скорой порчѣ“ и „малоцѣнными“, ¹⁾ казалось бы, могутъ считаться только грузы, вошедшіе въ особый *списокъ*, утвержденный правительствомъ, такъ какъ вопросъ о допущеніи перевода денегъ не долженъ зависѣть отъ усмотрѣнія желѣзныхъ дорогъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ (ст. 71 Общ. Уст.). Составить такой списокъ, однако, оказывается практически невозможнымъ, потому что вопросъ о томъ, представляетъ ли грузъ достаточное обезпеченіе для желѣзныхъ дорогъ, зависить отъ множества индивидуальныхъ особенностей перевозки, которыхъ предусмотрѣть невозможно (отъ мѣста и времени перевозки, отъ длины пути, отъ мѣстныхъ цѣнъ, отъ сорта товара и т. д.). Вслѣдствіе этого, нашъ Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ призналъ утвержденіе списка грузовъ, подлежащихъ обязательной франкировкѣ, не только бесполезнымъ, но и нежелательнымъ (Журналы 1890 г., стр. 137—138). Въ виду такого заключенія Совѣта, вопросъ о правѣ дорогъ на немедленную уплату провозныхъ денегъ отправителемъ, въ случаѣ возникновенія спора, можетъ дойти до суда, для котораго въ этомъ случаѣ не можетъ имѣть обязательнаго значенія списокъ „грузовъ, подверженныхъ порчѣ“, утвержденный Министромъ *въ развитіе ст. 84. Общ. Уст.* ²⁾. Въ случаѣ признанія требованія дороги неправильнымъ судъ, по обстоятельствамъ дѣла, вправе признать дорогу отвѣтственной за убытки, понесенные отправителемъ (ср. Егер, II, 419.)

За указанными въ ст. 67 исключеніями, переводъ денегъ на получателя допускается для всякихъ вообще товаровъ (не исключая грузовъ большой скорости ³⁾) и для всякихъ платежей, не исключая таможенныхъ пошлинъ (ст. 70 Общ. Уст.), ⁴⁾ комиссіонной платы

допустить представленіе временнаго залога). По Полож. *Фитлянд. ж. д.* обязательной франкировкѣ подлежатъ еще грузы, отправляемые *до востребованія*.

¹⁾ По повагоннымъ перевозкамъ минеральнаго топлива переводъ провозныхъ денегъ вмененъ дорогамъ въ обязанность (Сб. Тар., № 554 — Цирк. Д-та ж. д. 1894 г. № 12251).

²⁾ По Бернской Конвенціи (ст. 12) дорога имѣетъ право потребовать уплаты денегъ впередъ, если грузъ, *по ея мнѣнію* (d'après son appréciation) подверженъ скорой порчѣ.—Если дорогѣ отправленія провозная плата до мѣста назначенія въ точности неизвѣстна, то по Конвенціи она вправе потребовать отъ отправителя залогъ въ размѣрѣ, приблизительно равномъ провозной платѣ (заимствовано изъ § 61 „регламента“).

³⁾ Что касается грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами по багажнымъ квитанціямъ, то къ нимъ примѣняются правила о багажѣ, т.-е., плата взимается всегда впередъ (см. Цирк. Д-та ж. д. 28 іюня 1895 г. № 10866).

⁴⁾ По условіямъ перевозки русско-нѣмецко-бельгійско-французскаго сообщенія (Сб. Тар. № 473, ст. 6, доп. пост.), пошлина считается переведенною

за наложенный платежъ (ст. 74 Общ. Уст.) ¹⁾, сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. за ввозъ на станцію ²⁾ и т. п. ³⁾.

Въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ въ ст. 67, дорога только *имѣетъ право* потребовать немедленной уплаты денегъ. Правомъ своимъ она можетъ и не воспользоваться, лишь бы только при этомъ не была нарушена ст. 71 Общ. Устава, воспреещающая оказывать преимущество отдѣльнымъ отправителямъ. По смыслу этого послѣдняго закона дорога имѣетъ право оказывать льготу *известнымъ грузамъ, но не отправителямъ*, — хотя бы и въ виду ихъ особой благонадежности ⁴⁾.

Съ другой стороны, переводъ денегъ на получателя, разумѣется не болѣе, какъ право отправителя, которымъ онъ можетъ и не воспользоваться. Если, впрочемъ, онъ захочетъ уплатить немедленно за такой грузъ, за который плата можетъ быть отсрочена, то онъ не можетъ потребовать отъ желѣзной дороги *учета процентовъ, какъ за досрочную уплату*.

По соглашенію отправителя съ желѣзною дорогою платежи могутъ быть переведены на получателя не только полностью, но и *въ части* ⁵⁾. Частичная франкировка (Theilfrankatur) можетъ заключаться, напр., въ покрытіи платежей за нѣкоторые отдѣльные оне-

на получателя, если въ накладной нѣтъ отмѣтки „franco port et droits“ или „franco droits de douane“.

¹⁾ Подтверждено на XXVI Общ. Съѣздѣ.

²⁾ Собр. Уз., 1889 г. № 77.

³⁾ По правиламъ, утвержденнымъ Мин. Пут. Сообщ. (Собр. Уз. 1886 г. № 60, 1887 г. № 45) переводу на получателя не подлежитъ *страховая премія* за объявленіе стоимости; это правило, однако, *противорѣчитъ закону* (ст. 67). Переводу на получателя не подлежитъ только *плата за бланки*, потому что по закону (ст. 56) бланки *продаются отправителю* за установленную плату (см. выше, стр. 300).

⁴⁾ Это въ дѣйствительности не соблюдается. Дороги не только оказываютъ льготы крупнымъ отправителямъ, допуская для нихъ переводъ провозной платы на получателя, но еще, кромѣ того, открываютъ нѣкоторымъ фирмамъ текущіе счета, *выдавая* имъ грузы безъ предварительнаго взысканія платежей. См., напр., Конв. III гр. изд. 1883 г. § 34, проектъ правилъ о перевозѣ соли по Баскупчакской ж. д. (Журн. Совѣта по ж. д. д. 1891 г. стр. 103—107) и др.—По смыслу ст. 71 Общ. Уст. условія кредита по меньшей мѣрѣ должны быть *опубликованы* во всеобщее свѣдѣніе, такъ чтобы ими могла воспользоваться каждая фирма, удовлетворяющая этимъ условіямъ (ср., напр., Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebührencrediten на австрійскихъ дорогахъ—Buschman, 147).

⁵⁾ По условіямъ международныхъ тарифовъ это не допускается для грузовъ, идущихъ изъ Франціи въ Россію и обратно (Сб. Тар. № 473, ст. 6, доп. пост.). Правило это, однако, находится въ противорѣчій съ ст. 12 Конвенціи.

раціи или—платежей, причитающихся одной или нѣсколькимъ изъ дорогъ прямого сообщенія и т. п. ¹⁾).

Дорога вправе требовать уплаты провозныхъ денегъ или впередъ, или же по прибытіи груза на мѣсто назначенія. Въ пути же требовать уплаты денегъ дорога не вправе ²⁾).

§ 44. Закладное право желѣзной дороги на перевозимый грузъ.

Это право санкціонировано въ ст. 85 Общ. Уст. въ слѣдующихъ словахъ: *„первозимый грузъ служитъ для желѣзныхъ дорогъ обезпеченіемъ всѣхъ причитающихся имъ по перевозкѣ платежей, которые подлежатъ удовлетворенію изъ сего обезпеченія преимущественно предъ всѣми долгами грузохозяина. Обезпеченіе это имѣетъ силу до тѣхъ поръ, пока грузъ находится въ вѣдѣніи желѣзныхъ дорогъ или третьяго лица, хранящаго оный за счетъ дорогъ“*.

Закладное право дороги на перевозимый грузъ ³⁾ выражается въ томъ, что: 1) дорога не обязана выдавать его до тѣхъ поръ, покуда она не получитъ всѣхъ слѣдующихъ ей платежей (ст. 86 Общ. Уст.) ⁴⁾);

¹⁾ О вліяніи полной или частичной франкировки на отвѣтственность получателя за недоборъ см. выше, стр. 62 и ниже, § 46. По § 22 конвенціи нѣмецкихъ дорогъ отмѣтка въ накладной: „franco“ означаетъ, что отправителемъ уплачено все, включая, между прочимъ, и тѣ расходы и особые сборы, сумма коихъ должна быть предусмотрена на станціи отправленія; если же впередъ вносятся и таможенныя пошлины, то дѣлается отмѣтка „franco Fracht und Zoll“ и т.п.; Eger, II, 443.

²⁾ Предложеніе ввести нѣчто подобное для смѣшанныхъ прямыхъ сообщеній отвергнуто было на XLIX Конв. Съѣздѣ въ 1895 г. (Проток., стр. 24).

³⁾ Закладное право простирается и на „принадлежности“ и „плоды“ груза, но только въ томъ случаѣ, если они дороги переданы (Eger, II, 620), § 67 Проекта XXIII Съѣзда предоставляетъ дорогамъ закладное право на дубликаты накладной, переданный при позднѣйшемъ заявленіи (ст. 78 Общ. Уст.)—впередъ до уплаты заявителемъ телеграфныхъ и почтовыхъ издержекъ.

⁴⁾ До этого она не обязана выдавать не только всего груза, но и части его. Таковъ смыслъ ст. 86 Общ. Уст., хотя съ этимъ и не согласенъ нашъ Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ (Журналы 1886 г., стр. 335—7). Ср., между прочимъ, Сборникъ Носенко I, 299. По швейцарскому закону 1875 г. (ст. 44) получатель, находящій претензію дороги неправильною, можетъ внести деньги въ судъ въ видѣ обезпеченія, послѣ чего дорога обязана выдать грузъ. По нашему закону, какъ и по нѣмецкому, получатель такого права не имѣетъ. По мнѣнію Сената, получатель вправе, если дорога предъявляетъ чрезмѣрныя требованія, обратиться въ судъ съ просьбою объ обязаніи дороги выдать грузъ по уплатѣ денегъ, слѣдующихъ ей по тарифу (отд. рѣш. 3 марта 1894 г. по д. Гольдберга съ Юго-Зап. ж. д. № 3328). Едва ли, однако, отсюда можно вывести, что, если судъ признаетъ искъ правильнымъ, то за все время процесса получатель не обязанъ будетъ платить *полежалаго*. Отъ получателя зависѣло при-

2) если платежи не будутъ внесены въ теченіе извѣстнаго срока, то дорога вправе *продать* грузъ съ публичнаго торга, и 3) изъ суммы, вырученной отъ продажи, покрываются слѣдующія дорогамъ суммы *преимущественно* предъ другими долгами товарокозьяина ¹⁾.

Закладное право дороги остается въ силѣ *и по объявленіи грузокозьяина несостоятельнымъ*. Этотъ выводъ, не оговоренный прямо въ ст. 85 Общ. Уст., подтверждается: 1) общимъ правиломъ объ отнесеніи фрахтовыхъ денегъ къ первому разряду долговъ (Уст. Торг.) и 2) законами о выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы и о товарныхъ складахъ (Собр. Уз. 1888 г. № 70 и 42), въ которыхъ прямо находимъ подобную оговорку ²⁾.

По буквальному выраженію ст. 85 закладное право дороги пользуется преимуществомъ предъ прочими „*домами*“ товарокозьяина, т. е., дорога имѣетъ преимущество предъ всѣми *кредиторами* держателя дубликата. Но имѣетъ ли она преимущество предъ такими лицами, которымъ принадлежитъ самостоятельное *вещное* право на перевезенный грузъ? Подлежитъ ли ст. 85 примѣненію тогда, когда оказалось, что *собственникомъ* груза состоитъ совершенно постороннее лицо, не состоящее ни въ какихъ юридическихъ отношеніяхъ съ отправителемъ? Въ силу ст. 1664 Зак. Гражд. закладъ чужого имущества, а равно и собственнаго, если оно состоитъ въ описи или секвестрѣ, считается недействительнымъ. Можетъ ли этотъ законъ относиться къ закладному праву желѣзныхъ дорогъ? Очевидно, нѣтъ, ибо, во первыхъ, это право принадлежитъ желѣзнымъ дорогамъ *въ силу*

нять грузъ и, затѣмъ, предъявить искъ о переборѣ. Изъятіе можетъ быть допущено лишь для исключительно чрезмѣрныхъ требованій дороги, затрудняющихъ выкупъ товара.

¹⁾ Въ Бернской Конвенціи—ст. 21—право желѣзной дороги прямо названо „залоговымъ“ („le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste“). Такимъ образомъ, право это не есть ни простое право удержанія (droit de rétention), ни т. н. „privilège“, предоставленная возчику французскимъ кодексомъ. Это важно потому, что „privilège“ (какъ и у насъ преимущественное право возчика на „фрахтовые деньги“, отнесенныя вслѣдствіе этого къ 1-му разряду долговъ несостоятельнаго должника) сохраняетъ свою силу *и постъ выдачи груза*; наоборотъ, залоговое право, установленное Конвенціею, какъ и всякое другое залоговое право, сохраняетъ силу лишь до тѣхъ поръ, пока „закладъ“, т. е. грузъ, находится въ рукахъ желѣзной дороги (т. н. „droit de suite“ Конвенція, какъ и нашъ Уставъ, не признаетъ; по нѣмецкому закону оно допускается въ теченіи 3-хъ дней со дня вылачи груза). Съ другой стороны, будь право дороги „привилегіею“, съ нимъ могли бы конкурировать привилегіи, предоставляемыя въ разныхъ странахъ другимъ кредиторами (см. мое изд. Конвенціи, стр. 50).

²⁾ Въ нѣмецкомъ законѣ—art. 409 Кодекса—прямо сказано: „gegenüber der Concursmasse“.

самаго закона, а не по особому соглашенію съ отправителемъ; статья же 1664 имѣеть въ виду закладъ, устанавливаемый *по договору*. Во вторыхъ, для дѣйствительности самаго договора перевозки, который дорога заключаетъ съ отправителемъ, отнюдь не требуется, чтобы отправитель состоялъ *собственникомъ* груза, сдаваемого къ перевозкѣ. Транспортное общество, экспедиторъ и т. п. лица, не будучи собственниками, тѣмъ не менѣе, считаются отправителями, и договоръ съ ними вполне дѣйствителенъ. Дорога не знаетъ и не можетъ знать, дѣйствуютъ ли они по уполномочію или безъ уполномочія собственника груза, и до собственника ей нѣтъ никакого дѣла. Если, такимъ образомъ, для дѣйствительности договора перевозки не требуется, чтобы контрагентъ дороги былъ собственникомъ груза, если, съ другой стороны, закладное право желѣзной дороги является законною принадлежностью договора перевозки, то отсюда само собою понятно, что и для дѣйствительности этого права вопросъ о томъ, состоитъ ли отправитель собственникомъ или неограниченнымъ собственникомъ сданнаго къ перевозкѣ груза, представляется безразличнымъ. Дорога пріобрѣтаетъ преимущественное закладное право на грузъ и въ томъ случаѣ, когда онъ былъ *похищенъ* отправителемъ (если только дорога объ этомъ не знала и *сѣйствовала bona fide*¹⁾)—ст. 5 Общ. Уст.

Кромѣ дороги, выдающей грузъ, однако, могутъ быть и другія лица, которымъ самъ законъ предоставляетъ такое же закладное право на грузъ, независимое отъ правъ отправителя. Отсюда можетъ возникнуть *коллизія* закладнаго права дороги, выдающей кладъ, съ другимъ столь же дѣйствительнымъ закладнымъ правомъ. Какъ разрѣшить эту коллизію? Въ нашемъ законодательствѣ, которому система *законныхъ* залоговыхъ правъ и „привилегій“ мало извѣстна, подобныя коллизіи рѣдко могутъ возникнуть на практикѣ. Тѣмъ не менѣе, въ видѣ примѣра можно привести законъ 1888 г. о товарныхъ складахъ (Собр. Уз. 1888 г. № 42, ст. 19), въ силу котораго плата, слѣдующая складу за храненіе и другія операціи, имъ произведенныя, возмѣщаются изъ товара преимущественно предъ выданною подъ товаръ ссудой *и всеми прочими долами товароходяина*, хотя бы сей послѣдній былъ объявленъ несостоятельнымъ должникомъ“. Пред-

¹⁾ См. въ томъ же смыслѣ рѣш. Сената 1881 г. № 6 подъ Кузьмина съ Росс. Общ. Трансп. Кладей, гдѣ, впрочемъ, Сенатъ, не приводя никакихъ общихъ соображеній, разрѣшаетъ вопросъ исключительно на основаніи буквального смысла §§ 32 и 37 Уст. Росс. Общ. и стг. 691, 693 и 1408 Зак. Гр. Въ томъ же смыслѣ вопросъ рѣшается нѣмецкою практикою, которая признаетъ за возмѣжомъ, дѣйствующимъ *bona fide*, безусловное закладное право, если онъ не знаетъ и не долженъ былъ знать, что лицо, сдавшее ему грузъ для отправки, не имѣло на то права (Eger, II, 617, 650).

ставимъ себѣ, что желѣзная дорога, воспользовавшись тѣмъ правомъ, которое предоставлено ей статьею 81 Общ. Уст., сдала грузъ въ „товарный складъ“, не получивъ отъ него впередъ слѣдуемыхъ ей по перевозкѣ платежей. Если, вслѣдъ за тѣмъ, товаръ будетъ проданъ съ публичнаго торга и вырученной суммы не хватитъ на покрытие суммъ, слѣдуемыхъ складу и дорогамъ, то кому изъ нихъ должно быть отдано преимущество? Вопросъ этотъ оставленъ закономъ безъ отвѣта.

По закону 13 июня 1888 г. (Собр. Уз. 1888 г. № 70; 1889 г. № 20) о выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы, товаръ служитъ обезпеченіемъ выданной ссуды, т. е., дорогѣ, выдавшей ссуду, принадлежитъ закладное право. Коллизія этого права съ закладнымъ правомъ, установленнымъ въ ст. 85, разрѣшена въ самомъ законѣ въ пользу *послѣдняго* права: ссуда покрывается лишь послѣ погашенія всѣхъ платежей, причитающихся дорогамъ *по перевозкѣ* (въ томъ числѣ и за храненіе). Это правило не можетъ быть распространено по аналогіи также и на коллизію, только что упомянутую, между правами товарныхъ складовъ и желѣзныхъ дорогъ, потому что основаніе закладнаго права, предоставленнаго товарнымъ складамъ, не имѣетъ ничего общаго съ тѣмъ основаніемъ, ради котораго выданная *ссуда* обезпечивается закладнымъ правомъ на грузъ.

Такъ какъ при перевозкахъ *прямаго сообщенія* закладное право каждой изъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ, сохраняетъ свою силу вплоть до выдачи груза станціею назначенія (arg. ст. 86), то отсюда могла бы возникнуть *коллизія между правами самихъ дорогъ*; но эта коллизія устраняется взаимными конвенціями желѣзныхъ дорогъ, въ которыхъ указывается способъ распредѣленія выручки отъ публичной продажи, если ея не хватаетъ на полное удовлетвореніе всѣхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ (см. Соглаш. о прямомъ сообщ.).

Для разрѣшенія всѣхъ подобныхъ коллизій руководствомъ могутъ служить правила, принятія въ нѣмецкомъ Торговомъ Кодексѣ, имѣющія вполне рациональное основаніе. При коллизіи нѣсколькихъ закладныхъ правъ, обезпечивающихъ платежи за перевозку и отправленіе груза въ путь, нѣмецкій законъ отдаетъ *преимущество позднѣйшему праву предъ болѣе раннимъ* ¹⁾; но каждое изъ этихъ закладныхъ

¹⁾ Предпочтеніе это основано на томъ, что рынокъ для продажи груза долженъ воспользоваться, прежде всего, тѣмъ, кто доставилъ его на рынокъ и увеличилъ его цѣнность своею работою: „*hujus enim rescipia (labor) salvam fecit totius pignoris causam*“. Кроме того, въ отношеніи къ этому лицу предъидущій возникъ является какъ бы отправителемъ и, сдавая ему грузъ на руки,

правъ въ свою очередь имѣть преимущество предъ закладными правами, которыя тотъ же нѣмецкій законъ предоставляетъ экспедиторамъ и комиссіонерамъ въ обезпеченіе ссуды, выданной ими товарокозьяну ¹⁾).

Въ нашей практикѣ возбужденъ былъ вопросъ о коллизіи закладнаго права желѣзныхъ дорогъ съ правомъ казны на получение таможеннаго пошлины изъ стоимости груза—въ тѣхъ случаяхъ, когда товарокозьянъ отказывается внести ихъ добровольно. Послѣ многихъ споровъ вопросъ этотъ въ законодательномъ порядкѣ рѣшенъ былъ въ пользу казны, т.-е., постановлено, что желѣзныя дороги имѣютъ право только на остатокъ суммы, вырученной отъ продажи груза за покрытіемъ всѣхъ причитающихся таможеннѣ платежей (Собр. Уз. 1890 г. № 66) ²⁾.

По вопросу о томъ, какіе платежи обезпечиваются закладнымъ правомъ дороги, прежде всего, слѣдуетъ сказать, что право это распространяется всецѣло и на тѣ платежи о которыхъ говорится въ стт. 59, 60 ³⁾, 65 и 66 Общ. Уст. Въ этихъ статьяхъ, правда, сказано, что дорога имѣетъ право на взысканіе извѣстныхъ платежей „съ отправителя“. Но изъ этого вовсе не слѣдуетъ что указанные платежи дорога можетъ взыскать только лично съ отправителя. Закладное право желѣзныхъ дорогъ, хотя оно и осуществляется противъ получателя, тѣмъ не менѣе, обезпечиваетъ *est* слѣдующее по

тѣмъ самымъ какъ бы отказывается отъ первенства своего закладнаго права. Eger, II, 680.

¹⁾ Въ области закладныхъ правъ этой послѣдней категоріи остается въ силѣ правило: *prior tempore potior jure*, такъ какъ ссуда, выданная подъ грузъ разумѣется, не вліяетъ на его цѣну (см. предыд. примѣч.). Eger, II, 683.

²⁾ Только при неавтѣ покушниковъ на первый торгъ, когда товаръ на *сторомъ торгу* продается уже съ обязательствомъ *обратнаго вывоза за границу*, сумма, вырученная отъ продажи, идетъ въ пользу дорогъ, предъ которыми преимуществомъ пользуются только складочные сборы и расходы таможи по производству публікаціи и продажи. Если товаръ остается непроданнымъ и на вторыхъ торгахъ, то онъ подвергается уничтоженію. О складочномъ сборѣ въ пользу таможи особо постановлено, что онъ „обезпечивается товаромъ, подлежащимъ сбору“ (Собр. Уз. 1890 г. № 66). См. подробныя пренія по вопросу о коллизіи правъ таможи и желѣзныхъ дорогъ въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1889 г. стр. 160 и сл., 305 и сл.—Казна пользуется преимуществомъ также при удержаніи *государственнаго сбора* съ товаровъ большой скорости, если они продаются съ аукціона (И. С. З. 1879 г. № 59, 240 и Собр. Узак. 1896 г. № 52).—Привилегіи казны въ отдѣльныхъ государствахъ имѣлись въ виду и составителями проекта Бернской Конвенціи (см. мое изд., стр. 52), согласно которой „дѣйствія (*les effets*) залоговаго права“ вообще „опредѣляются по законамъ той страны, гдѣ происходитъ выдача груза“ (ст. 22).

³⁾ Подтверждено въ *отд. рши.* 3 марта 1894 г. по д. Левена съ Главн. Общ. № 1657—93 г. и др.

перевозкѣ платежи, съ кого бы они ни слѣдовали. Не доказываетъ противнаго и ст. 86 Общ. Уст., въ которой сказано, что „дорога, выдающая грузъ, взыскиваетъ съ получателя всѣ причитающіеся съ него платежи“¹⁾.

Подъ „платежами“, о которыхъ говорится въ ст. 85, слѣдуетъ разумѣть какъ провозную плату и разные дополнительные сборы²⁾, такъ и всѣ расходы и убытки, понесенные дорогами при перевозкѣ даннаго груза и подлежащіе возмѣщенію (см. § 42), а также % и судебныя издержки по транспортной претензіи, относящейся къ данному грузу, однимъ словомъ, — всѣ платежи, основаніемъ для которыхъ служить исполненіе договора перевозки³⁾. *На всякіе же другіе платежи*, какіе могутъ причитаться желѣзнымъ дорогамъ съ хозяина влады, законное закладное право, установленное въ ст. 85, не простирается. Напр., дорога не имѣетъ права удерживать грузъ, требуя отъ получателя внесенія недобора, который съ него слѣдуетъ за другой грузъ⁴⁾. Подъ закладное право статьи 85 не подходятъ суммы, выданныя отправителю (т. н. „издержки до отправленія“) (см. ст. 75 Общ. Уст.), потому что дорогѣ вольно было давать или

¹⁾ Наконецъ, не доказываетъ противнаго и ст. 73 Общ. Уст., въ которой сказано, что *недобръ* взыскивается „общеустановленнымъ порядкомъ“. Изъ этихъ послѣднихъ словъ (добавленныхъ Госуд. Совѣтомъ къ ст. 196 Проекта безъ объясненія мотивовъ) нѣкоторые (какъ, напр., г. Вербловскій, Общ. Уст. съ замѣч.) дѣлаютъ невѣрное заключеніе, будто бы дорога не имѣетъ права задерживать выдачу получателю такого груза, *который былъ франкированъ отправителемъ*.

²⁾ Въ 1875 году Мин. Пут. Сообщенія воспретило задерживать выдачу скота изъ за неуплаты всѣхъ слѣдуемыхъ дорогамъ сборовъ, мотивируя это распоряженіе тѣмъ, что отъ дорогъ зависитъ взыскать эти сборы съ отправителя или получателя чрезъ судебныя и полицейскія (?) мѣста (Сборникъ Мин. Пост. II, 144). Распоряженіе Мин. Пут. Сообщ. нынѣ должно считаться потерявшимъ силу.

³⁾ „Wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen“ (art. 409 нѣмецкаго Кодекса). См. ближайшія объясненія у Eger'a, II, 622.

⁴⁾ Въ этомъ различіе между желѣзною дорогою и *комиссіонеромъ*, которому, напр., нѣмецкій законъ предоставляетъ залоговое право на всѣ претензіи къ комитенту *по текущему счету*. Дорога, какъ возчикъ, не можетъ имѣть такого широкаго закладнаго права уже по тому одному, что очень часто не отправитель, ни получатель не состоятъ *собственниками* влады; кроивъ того, „комитентомъ“ дороги является отправитель, а между тѣмъ, закладное право приходится осуществлять противъ получателя (Eger, II, 623). — По англійскому закону каждая претензія дороги къ отправителю обезпечивается *всѣми грузами*, перевозимыми въ вагонъ того же отправителя (Stephen, II, 83; Browne 309). См. также Sarrut, 362 (Sarrut допускаетъ существованіе одного закладнаго права на нѣсколько грузовъ, если всѣ они суть части *одной и той же вещи*, напр., машины, которую невозможно было отправить по одной накладной).

не давать отправителю авансъ; это не есть расходъ, вызываемый исполненіемъ договора перевозки ¹⁾). Наконецъ, подъ ст. 85 не подходят и всякія другія претензіи желѣзныхъ дорогъ къ хозяину кладѣ, не имѣющія ничего общаго съ перевозкою даннаго груза ²⁾):

Подъ ст. 85 не подходит „наложенный платежъ“ (стт. 74—76 Общ. Уст.), потому что „наложенный платежъ“ вовсе не относится къ числу платежей, *слѣдуемыхъ дорогамъ* по перевозкѣ. Вопросъ о порядкѣ удовлетворенія кредиторовъ отправителя или получателя изъ стоимости груза, на который наложенъ платежъ разрѣшается по особымъ правиламъ (см. § 49); здѣсь, разумѣется, не можетъ быть рѣчи о какомъ либо преимущественномъ правѣ *дороги* предъ кредиторами.

Закладное право желѣзныхъ дорогъ, какъ принадлежность договора перевозки, возникаетъ только съ момента заключенія этого договора (см. Eger, II, 640). Ст. 85 даетъ дорогамъ закладное право въ обезпеченіе платежей, причитающихся „по перевозкѣ“ и, слѣдовательно, предполагаетъ фактъ перевозки. Выходитъ, такимъ образомъ, что, если отправитель захочетъ взять свой грузъ обратно со станціи отправленія, то дорога не имѣетъ права его удерживать, требуя внесенія слѣдуемой съ отправителя суммы за храненіе (см. выше, стр. 318). Это, однако, не болѣе, какъ пробѣлъ въ нашемъ законѣ; по иностраннымъ законодательствамъ, и въ этомъ случаѣ допускается т. н. „право удержанія“ (Retentionsrecht), — общій институтъ торговаго права, у насъ закономъ не санкціонированный.

Прекращается закладное право съ того момента, какъ грузъ выходитъ изъ „отдѣлія желѣзныхъ дорогъ или третьяго лица, хранящаго оный за счетъ дорогъ“ (ст. 85) ³⁾). Подъ „третьими лицами“, о которыхъ говорится въ ст. 85, очевидно, разумѣются таможни и частные склады, о которыхъ говорится въ стт. 81 и 102 Общ. Уст., а равно т. н. „коммерческія агентства“, на которыя при передачѣ имъ груза возлагается обязанность взысканія слѣдуемыхъ дорогамъ

¹⁾ См. ниже, § 50.—Ссуда, выданная подъ хлѣбный грузъ, по закону 14 Іюня 1888 г., обезпечена *особымъ* закладнымъ правомъ въ силу спеціальнаго закона (Собр. Уз. 1888 г. № 70). Нѣмецкая практика относитъ *всякую* ссуду, выданную отправителю, къ числу *расходовъ на грузъ* (Schott, 383). Съ этимъ взглядомъ нельзя согласиться, потому что, выдавая ссуду отправителю, дорога даже не провѣряетъ его права на полученіе этой ссуды, а слѣдовательно, и не можетъ сказать, что отправитель получилъ отъ нея только то, что ему слѣдуетъ съ получателя.

²⁾ См., однако, законъ о товарныхъ складахъ (Собр. Уз. 1888 г. № 42).

³⁾ Если товаръ хранится на землѣ, *арендованной* у желѣзной дороги (для склада лѣсныхъ матеріаловъ), то ст. 85 примѣненію не подлежитъ (*отд. рѣш.* 2 нояб. 1889 г. по д. *Перльмуттера съ Юю-Зап. ж. д.* № 5436—88 г.).

платежей (Вѣстн. Фин. 1889 г. № 35 и др.) ¹⁾. Правда, въ ст. 81 Общ. Уст. сказано, что грузъ, сданный въ частный складъ, хранится тамъ „за счетъ и рискъ *грузохозяина*“, а не — дороги. Точно такъ же грузъ, сданный въ таможеню, считается какъ бы выданнымъ (ст. 102 Общ. Уст.). Но рядомъ съ этимъ частный складъ или таможеня въ отношеніи храненія груза до выдачи его на руки грузохозяину являются замѣстителями желѣзной дороги; они хранятъ грузъ *вмѣсто нея* и въ *этомъ* именно смыслѣ, очевидно, и слѣдуетъ понимать неудачное выраженіе ст. 85-ой „за счетъ дорогъ“ ²⁾. По крайней мѣрѣ, если понимать это выраженіе въ букввальномъ смыслѣ, то выходило бы, что желѣзная дорога, сдающая грузъ на станціи назначенія въ таможеню безъ взысканія платежей, тѣмъ самымъ теряла бы свое залоговое право. Между тѣмъ, по закону 4-го іюня 1890 г. (Собр. Узак. № 66) „привозимые по желѣзнымъ дорогамъ иностранные товары поступаютъ въ таможеню при увѣдомленіяхъ желѣзныхъ дорогъ о количествѣ причитающихся имъ сборовъ“ ³⁾.

Закладное право только *обезпечиваетъ* платежи, слѣдующіе желѣзной дорогѣ. Если стоимость груза (выручка отъ продажи) не покрываетъ платежей, то недовыручка можетъ быть потребована лично съ отправителя или получателя (см. выше, стр. 60) ⁴⁾, хотя на практикѣ дороги къ этому не прибѣгаютъ и даже этого не предусматриваютъ (см. Соглаш. о прям. сообщ.; Собр. Узак. 1888 г. № 70 и 1889 г. № 20; конв. II гр. 1883 г. § 142; III гр. 1883 г. § 33). Подобный регрессъ допускается, однако, лишь послѣ осуществленія закладнаго права, т.-е. послѣ продажи груза. Если дорога своимъ закладнымъ правомъ вовсе не воспользуется и выдастъ товаръ получателю безъ взысканія переведенныхъ на него платежей, то она теряетъ право регресса къ отправителю, и вмѣстѣ съ нею въ силу ст. 86 теряютъ то же право и другія дороги, участвовавшія въ перевозкѣ ⁵⁾. Нѣкоторые юристы, однако, допускаютъ и здѣсь ре-

¹⁾ Ср. ст. 40 швейц. закона: „das Pfandrecht besteht so lange das Gut zurückbehalten *oder deponirt* ist“. Ошибается, очевидно, г. Вербловскій (Журн. Гр. и Уг. Пр. 1886 г., прил., стр. 57).

²⁾ Въ Бернской Конвенціи сказано: „un tiers qui la détient *pour lui*“ (ст. 21, т.-е. *pour le chemin de fer*). Въ русскомъ переводѣ Конвенціи опять допущена та же неточность: вмѣсто „*pour lui*“ сказано: „за ея *счетъ*“.

³⁾ Грузы сдаются желѣзными дорогами въ таможеню при увѣдомленіяхъ о количествѣ причитающихся дорогамъ платежей. Вслѣдъ затѣмъ, платежи могутъ быть внесены получателемъ въ таможеню или же непосредственно желѣзной дорогѣ (Собр. Уз. 1890 г. № 66). Мотивы см. въ Журн. Сов. по ж.-д. дѣламъ 1889 г. стр. 289—306.

⁴⁾ Подтверждено Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 28 янв. 1894 г. по д. Адельмана съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 5350—92 г.

⁵⁾ О взысканіи недобора см. ниже § 46.

грессъ къ отправителю, если отъ выдачи груза безъ взысканія переведенныхъ платежей отправитель *не понесъ никакого ущерба*, напр., потому, что грузъ все равно не имѣлъ никакой стоимости (совершенно испортился и т. п.), или же потому, что отправитель былъ коммитентъ, а получатель—комиссіонеръ (Eger, II, 721 и сл.; Schott, 456). Само собою разумѣется, что права регресса къ отправителю дорога не теряетъ въ отношеніи такихъ суммъ, которыя вовсе *не обезпечиваются* закладнымъ правомъ.

Теряя право регресса къ отправителю, дорога сохраняетъ право на взысканіе слѣдующихъ платежей *съ получателя* (ст. 115; см. выше, § 12).

Послѣдствія неосуществленія закладнаго права для *взаимныхъ* расчетовъ желѣзныхъ дорогъ предусмотрѣны въ конвенціяхъ между ними.

§ 45. Продажа невостребованныхъ грузовъ.

Закладное право желѣзныхъ дорогъ на перевозимый грузъ само собою предполагаетъ право дороги—залогодержательницы на полученіе удовлетворенія изъ стоимости груза въ тѣхъ случаяхъ, когда товарохранитель уклоняется отъ взноса платежей. Право это санкціонировано въ стт. 84 и 90 Общ. Уст. Въ силу ст. 90 „грузы, не принятые въ теченіе тридцати дней со дня ихъ прибытія, считаются невостребованными. По прошествіи означеннаго срока о непринятомъ грузѣ посылается увѣдомленіе отправителю ¹⁾ и троекратно публикуется въ мѣстныхъ городскихъ и губернскихъ вѣдомостяхъ. Засимъ, въ случаѣ неявки получателя или отправителя въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи, невостребованные грузы продаются съ публичнаго торга, а съ вырученными деньгами поступаютъ согласно ст. 40²⁾. Ст. 84 Общ. Уст. содержитъ въ себѣ специальное правило *о грузахъ, подверженныхъ скорой порчѣ*. Грузы эти „должны быть взяты получателемъ въ срокъ, устанавливаемый Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ. По истеченіи сего срока, дорога, если не получитъ заявленія отправителя или получателя о томъ, какъ поступить съ грузомъ, имѣетъ

¹⁾ Увѣдомленіе это посылается чрезъ станцію отправленія (§ 72 Соглаш. о прим. общ.), а потому, если адресъ отправителя извѣстенъ *той* станціи, то неуказаніе адреса въ накладной не имѣетъ значенія.

²⁾ Этотъ порядокъ примѣняется также къ грузамъ, сданнымъ въ таможи. Невостребованнымъ считается такой грузъ, по которому платежи за перевозку не внесены въ теченіе 30 дней таможенъ или желѣзной дорогѣ. Публикаціи и торги производятся, впрочемъ, по общимъ *таможеннымъ* правиламъ (Собр. Уз. 1890 г. № 66).

право продать его съ публичнаго торга, по правиламъ, издаваемымъ по взаимному соглашенію упомянутыхъ Министровъ. Вырученныя отъ продажи деньги, за вычетомъ причитающихся дорогъ платежей, возвращаются грузокозину по его требованію“.

Продажу груза не слѣдуетъ, однако, разсматривать единственно только, какъ осуществленіе принадлежащаго дорогамъ закладнаго права. Дорога имѣетъ право продать грузъ, не принятый получателемъ, не только для того, чтобы получить слѣдующее ей платежи по перевозкѣ, но и для того, чтобы избавиться *отъ чрезмерно долгаго храненія*, соединеннаго съ отвѣтственностью за цѣлость груза. Отсюда и понятно, что въ иностранныхъ законодательствахъ (art. 407 нѣмецкаго Кодекса и art. 106 Code de commerce) о правѣ возчика на продажу влады упоминается наряду съ правомъ его на передачу влады для храненія въ частный складъ; обоими этими способами достигается одна и та же цѣль. Кромѣ того, при извѣстныхъ условіяхъ продажу груза (когда она вызывается интересомъ хозяина, его кредиторовъ или другихъ заинтересованныхъ лицъ) можно разсматривать не только какъ право, но и какъ *обязанность* желѣзныхъ дорогъ¹⁾, выполнение которой можно требовать судомъ.

Что же нужно для того, чтобы дорога приобрѣла право на продажу груза? По нашему закону остается неяснымъ самый основной вопросъ, а именно, вопросъ о томъ, простирается ли право продажи

¹⁾ Комиссія гр. Баранова предполагала прямо вѣннуть дорогамъ *съ обязанностью* продажу грузовъ, *подверженныхъ порчѣ*, въ установленные сроки (какъ это сдѣлано, напр., въ швейцарскомъ законѣ 1875 г. ст. 24), но Госуд. Совѣтъ нашелъ, что это могло бы „вызвать по практикѣ большія затрудненія“ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 60). Тѣмъ не менѣе, изъ правилъ о продажѣ этихъ грузовъ (Собр. Уз. 1889 г. № 99) видно, что выборъ времени для продажи долженъ сообразоваться съ интересами хозяина влады (arg. § 5 и др.; ср. § 70 реглам.: — „bestmöglichst“—Eger, II, 516, 518). Если грузъ порчѣ не подверженъ, то дорога все-таки обязана при продажѣ его до извѣстной степени сообразоваться съ выгодами хозяина; она не имѣетъ права затягивать продажу до безконечности съ цѣлью воспользоваться *полежалымъ* за все это время; см. Sarrut, 342; французская и бельгійская практика, впрочемъ, повидимому, съ этимъ несогласны; по одному дѣлу, напр., Бельгійскій кассационный судъ призналъ за желѣзною дорогою право на полежалое за пять вагоновъ глины въ суммѣ *35 тыс. франковъ*, между тѣмъ, какъ сама глина стоила въ 100 разъ менѣе; Lanckmaц, 119; ср. Dalloz, 1899, I, 140 и др. — Нашъ Сенатъ (см. *отд. тѣм.* 13 дек. 1891 г. по д. Розенберга съ Юго-Зап. ж. д. № 2241—91 г.), съ своей стороны, того мнѣнія, что дорога въ видѣ общаго правила не теряетъ права на полежалое только потому, что она въ срокъ не воспользовалась своимъ правомъ на продажу груза. — Изъ этого общаго правила, однако, могутъ быть допущены исключенія въ случаяхъ вины дороги (ср. выше, стр. 323—4).

только на грузы „невостребованные“ въ тѣсномъ смыслѣ, т.-е. на такіе грузы, за полученіемъ которыхъ никто *не явился* въ теченіе извѣстнаго времени, или же оно простирается на всѣ грузы, *почему-либо* не принятые получателемъ въ теченіе этого срока (напр., потому, что получатель уклонился отъ приѣма, ссылаясь на недоброкачественность товара, или же—отказывается внести дорогѣ слѣдующей ей платежи и т. д.). Въ нашей практикѣ вопросъ этотъ разрѣшался въ *первомъ* смыслѣ. Такъ, на ходатайство XXIII Общ. Сѣзда о разрѣшеніи дорогамъ продавать грузы, не выданные получателю *за невозможность встать стѣдующей платежей* и о дополненіи въ этомъ смыслѣ ст. 85 Общ. Уст., Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ отвѣтилъ отказомъ, мотивируя свое заключеніе тѣмъ, что ст. 90, очевидно, имѣетъ въ виду имущество *безхозійное*, такъ какъ только въ отношеніи къ такому имуществу имѣютъ смыслъ *публикаціи* о вызовѣ хозяина и только такое имущество, какъ выморочное, по истеченіи извѣстнаго срока можетъ подвергнуться экспроприаціи, какъ это постановлено въ ст. 90 о *денгахъ*, вырученныхъ отъ продажи груза (Журналы 1886 г., стр. 312; 1889 г., стр. 350). Съ этимъ заключеніемъ Совѣта согласиться никакъ нельзя. Оно вызвано, конечно, желаніемъ предупредить продажу грузовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда непринятіе ихъ объясняется *виною самихъ дорогъ*, напр., тѣмъ, что дорога отказывается удостовѣрить состояніе груза, подлежащаго выдачѣ, и т. п.¹⁾ Но за свою вину и за произошедшіе отъ этого убытки дорога *всегда будетъ отвечать*. Утверждать же, что дорога имѣетъ право на продажу груза *только тогда*, когда за нимъ никто не явится, значить отрицать самое существованіе закладнаго права желѣзной дороги; ибо что такое закладное право, если залогодержатель не имѣетъ права на удовлетвореніе ихъ стоимости заклада при всякой неисправности должника²⁾?

¹⁾ Со введеніемъ института *обезпеченія доказательствъ* хозяинъ клади, однако, имѣетъ возможность своевременно удостовѣрить состояніе груза путемъ судебного осмотра, а слѣдовательно, нѣтъ достаточнаго основанія воспрещать дорогамъ продажу грузовъ, не принятыхъ получателемъ вслѣдствіе заявленной имъ претензіи о порчѣ или недостаткѣ.

²⁾ Code de commerce допускаетъ просьбы о публичной продажѣ во всѣхъ случаяхъ „*refus ou contestation pour la réception des objets transportés*“ (art. 106). Нѣмецкій законъ (art. 407) допускаетъ подобныя просьбы „*wenn der bezeichnete Empfänger des Guts nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts entsteht*“. Регламентъ (§ 70) допускаетъ продажу груза во всякихъ вообще случаяхъ, когда грузъ не могъ быть переданъ получателю („*Grüter.... deren Abgabe sonst nicht möglich ist*“). Практика французская и нѣмецкая не всегда, однако,

Впрочемъ, какъ сказано уже ранѣе, дороги имѣютъ право на продажу груза не только въ силу своего закладнаго права, но и для избавленія себя отъ отвѣтственности за дальнѣйшее храненіе. Отсюда понятно, что дорога можетъ приступить къ продажѣ даже и тогда, когда ей никакихъ платежей *вовсе не причитается* (см. Eger II, 518). Въ примѣненіи къ грузамъ, подверженнымъ порчѣ, это ясно изъ буквального смысла закона (ст. 84 Общ. Уст.). Въ силу того же соображенія, дорога имѣетъ право продать *весь* грузъ не взирая на то, что на удовлетвореніе ея хватило бы *части* груза ¹⁾.

Стт. 84 и 90 предоставляютъ желѣзнымъ дорогамъ лишь право на продажу такихъ грузовъ, которые *прибыли на станцію назначенія* и, вслѣдъ за тѣмъ, не приняты получателемъ, ибо только такіе грузы и могутъ быть названы невостребованными. Какъ же, однако, поступить, если *грузъ, подверженный порчѣ, задержанъ въ пути* на такое продолжительное время, что онъ можетъ окончательно потерять стоимость? Законъ отвѣта на этотъ вопросъ не даетъ, а между тѣмъ, такіе случаи могутъ встрѣтиться довольно часто. Въ виду этого, въ утвержденныхъ Министромъ Пут. Сообщ. правилахъ о продажѣ грузовъ, подверженныхъ порчѣ (Собр. Уз. 1889 г. № 99 и 1892 г. № 77) дорогамъ предоставлено право на продажу подобныхъ грузовъ во время нахождения ихъ въ пути „въ случаѣ задержки отъ перерыва сообщенія“; для этого, однако, требуется предварительный телеграфный запросъ, который станція перерыва должна послать чрезъ станціи отправленія и назначенія „отправителю *или* получателю“ (если адресъ послѣдняго означенъ въ накладной). Отвѣтъ на такой запросъ о томъ, какъ поступить съ грузомъ, принимается только отъ того лица, въ рукахъ котораго находится дубликатъ. Станція перерыва выжидаетъ отвѣта вплоть до того дня, когда истекаетъ нормальный срокъ доставки (см. выше, §§ 17 и 18); по истеченіи же этого срока она въ силу министерскихъ правилъ вправе продать грузъ съ публичнаго торга въ томъ же порядкѣ, въ какомъ продаются грузы на станціи назначенія. Постановленіе это, впрочемъ, относится не ко всѣмъ грузамъ, подверженнымъ порчѣ, а лишь къ тѣмъ изъ нихъ, которые поиме-

признаютъ за дорогами право на продажу, если грузъ не принятъ вслѣдствіе порчи или частичной утраты (Bédarride, 534; Schott, 359). — По Бернской Конвенціи (ст. 24) послѣдствія „препятствій къ выдачѣ“ (empêchement à la livraison) определяются мѣстными законами.

¹⁾ Наоборотъ, по закону о товарныхъ складахъ (Собр. Уз. 1888 г. № 42, ст. 17), складъ не имѣетъ права продавать всего товара, если отъ продажи части онъ можетъ выручить то, что ему слѣдуетъ. Это понятно, потому что, въ отличіе отъ желѣзныхъ дорогъ, склады, по самой цѣли своего устройства, предназначены для *храненія* товаровъ.

нованы въ § 1 „правилъ“. Слѣдуетъ, кромѣ того, замѣтить, что и по отношенію къ этимъ грузамъ постановленіе Министра не имѣеть того безусловнаго значенія, какое оно могло бы имѣть при законодательной санкціи. Законъ (ст. 84) предоставляетъ Министру только утвержденіе правилъ о продажѣ *невострованныхъ* грузовъ на станціи назначенія. Если дорога продаетъ грузъ, находящійся въ пути, то она должна доказать, что это вызывалось интересами хозяина клади или необходимо было для обезпеченія слѣдующихъ ей платежей. Одно соблюденіе порядка, предписаннаго министерскими правилами (посылка запроса и пр.), *не всегда достаточно*. Кромѣ того, дорога во всякомъ случаѣ отвѣчаетъ за всѣ послѣдствія такой задержки, которая произошла по ея же винѣ.

Продажа груза въ пути можетъ оказаться необходимою также и тогда, когда грузъ *не можетъ быть* доставленъ на станцію назначенія (напр., вслѣдствіе запрещенія вывоза). Сенатъ въ этомъ случаѣ признаетъ за дорогою право на продажу груза въ пути (отд. рѣш. 5 апр. 1896 г. по д. Мейеровича съ Моск.-Брест. ж. д. № 4594—95 г.; ср. также Eger, II. 517).

Для того, чтобы дорога приобрѣла право на продажу груза, сверхъ прибытія его на станцію назначенія, требуется, прежде всего, *истечение известнаго срока со дня прибытія*. Для обыкновенныхъ грузовъ срокъ—30-ти дневный ¹⁾. Для грузовъ, подверженныхъ порчѣ, срокъ опредѣленъ министерскими правилами въ 48 часовъ и въ 15 дней, смотря по роду груза ²⁾. Сроки эти вопреки буквальному смыслу закона должны исчисляться *не съ момента „прибытія“, а съ момента „доставки“* (опредѣленіе этого понятія см. выше, стр. 100), ибо только съ этого момента получатель приобретаетъ возможность забрать грузъ со станціи ³⁾. По истеченіи этихъ сроковъ дорога немедленно можетъ приступить къ продажѣ груза, *подверженнаго порчѣ*. Если же грузъ порчѣ не подверженъ, то прежде, чѣмъ приступить

¹⁾ Этотъ срокъ въ интересахъ скорѣйшаго увѣдомленія отправителей о непринятыхъ грузахъ нужно бы сократить (ср. Конв. I гр. 1879 г. § 64, II гр. 1877 г., § 65 и др.). Сокращеніе, впрочемъ, можетъ послѣдовать только въ порядкѣ законодательномъ, а не административномъ, хотя бы и при условіяхъ, указанныхъ въ ст. 81 Общ. Уст. (см., однако, Журналы Сов. по ж.-д. дѣламъ, 1889 г., стр. 220).—Для нефтяныхъ грузовъ срокъ—7 дней (С. У. 1896 г. № 101). Бериская Конвенція—ст. 24—требуетъ, чтобы отправитель о всякомъ препятствіи къ выдачѣ груза былъ извѣщенъ *немедленно*, причемъ безъ согласія отправителя дорога не имѣетъ права везти грузъ обратно.

²⁾ См. два списка въ Собр. Уз. 1889 г. № 99 и 1892 г. № 77.

³⁾ Ср. § 70 нѣмецкаго регламента: „4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit“.

къ продажѣ, дорога обязана *уведомить отправителя* и произвести троекратную публикацію въ мѣстныхъ городскихъ и губернскихъ вѣдомостяхъ, послѣ чего, *выждавши еще три мѣсяца со дня последней публикаціи*, дорога въ случаѣ неявки получателя или отправителя можетъ приступить къ продажѣ. Увѣдомленіе отправителю (по адресу, указанному въ накладной — ст. 57 п. 13 Общ. Уст.) ¹⁾, должно быть послано въ порядкѣ, указанномъ ст. 80 Общ. Уст. (см. выше, § 21 и—§ 72 Соглашенія о прям. сообщ.). Впрочемъ, фактъ неувѣдомленія отправителя можетъ и не имѣть значенія, если дорога докажетъ, что отправитель и безъ того имѣлъ точныя свѣдѣнія объ уклоненіи получателя отъ приѣма груза (Eger, II, 194) ²⁾.

Дорога не имѣетъ права приступить къ продажѣ, если отъ получателя или отправителя послѣдовало *другое распоряженіе* (стт. 84 и 90), и притомъ, — такое, которое дорога обязана исполнить въ силу закона (см. выше, § 13) и которое исходитъ отъ лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ (см. выше, § 10) ³⁾, или хотя бы отъ лица, заявляющаго объ утерѣ имъ дубликата (*отд. рѣш.* 11 дек. 1892 г. по д. Смирнова съ Моск. Кур. ж. д. № 4701—91 г.).

Самый *порядокъ* продажи опредѣляется особыми правилами ⁴⁾.

¹⁾ При неизвѣстности адреса отправителя дорога за неизвѣщеніе его не отвѣчаетъ (*отд. рѣш.* 16 марта 1890 г. по д. *Пюнтковскаго съ Кур.-Харк.-Аз.* ж. д. № 2710—89 г.). По мнѣнію Сената, она не обязана въ этомъ случаѣ посылать извѣщеніе безъ указанія адреса—просто на станцію отправленія (*отд. рѣш.* 4 июня 1896 г. по д. Лурье съ Упр. каз. ж. д. № 152—96 г.). Мнѣніе это, однако, едва ли правильно, такъ какъ вопросъ объ извѣстности или неизвѣстности адреса отправителя можетъ выясниться только на станціи отправленія, чрезъ которую извѣщеніе должно быть послано (см. Соглаш. о прям. сообщ., § 72)

²⁾ По разъясненію франц. касс. суда, дорога не обязана извѣщать отправителя о такихъ дѣйствіяхъ получателя, которыя не имѣютъ значенія отказа отъ приѣма груза, какъ, напр., о томъ, что получатель потребовалъ дальнѣйшей перевозки или же просилъ отсрочки платежа (на что, впрочемъ, получатель не имѣетъ права, если на грузѣ наложенъ платежъ отправителемъ; Dalloz 1886, I, 64). По проекту „условія перевозки“ XXIII Общ. Съѣзда съезъ храненія груза на станціи назначенія можетъ быть *продолженъ по соглашенію съ получателемъ* (§ 79). Такое соглашеніе, однако, не освобождаетъ желѣзную дорогу отъ обязанности *уведомить своевременно* отправителя о неприятномъ грузѣ.

³⁾ Изъ того, что дорога о неостребованномъ грузѣ въ силу ст. 90 обязана послать увѣдомленіе отправителю, нисколько не слѣдуетъ, что она обязана *выжидать* его отвѣта и до этого не выдвигать груза получателю, имѣющему въ рукахъ дубликатъ (см. выше, стр. 47; ср. Eger, II, 511).

⁴⁾ По условіямъ международныхъ тарифовъ русско.-герм.-нидерландскаго и русско.-австро-венгерскаго Сб. Тар. № 473, § 24, доп. пост. 4, грузы, отправляемые изъ Россіи за границу, не приняты получателями и не взятые

Для *обыкновенныхъ* грузовъ правила утверждены Министерствомъ Путей Сообщенія 19 октября 1890 г. въ силу полномочія, предоставленнаго ему закономъ 29 мая 1890 г. (Собр. Уз. 1890 г. №№ 73 и 111). Согласно этимъ правиламъ о продажѣ производится особая публикація въ мѣстныхъ городскихъ и губернскихъ вѣдомостяхъ съ указаніемъ дня и часа продажи и другихъ необходимыхъ данныхъ ¹⁾. Кроме того, о продажѣ оповѣщается объявленіями на станціяхъ отправленія, назначенія и продажи ²⁾ на видныхъ мѣстахъ, а также въ товарныхъ складахъ и пакгаузахъ. *Продажа не можетъ быть произведена ранѣ истеченія недѣли со дня послѣдней публикаціи и двухъ недѣль со дня выѣздки объявленія на станціи, назначенной для торгова* Продажа производится агентомъ дороги въ присутствіи чина желѣзнодорожной полиціи и двухъ постороннихъ свидѣтелей. Эти лица (а равно—эксперты, приглашенные для оцѣнки) въ торгахъ участвовать не должны. Грузъ, *по усмотрѣнію дороги*, можетъ быть проданъ какъ частямъ, такъ и *въ цѣлости*. Для производства торгова составляется торговый листъ. Если не явится желающихъ торговаться, или если изъ явившихся никто не надбавитъ сверхъ оцѣнки, или предложенная цѣна не будетъ покрывать всѣхъ лежащихъ на грузѣ платежей, или, наконецъ, если лицо, за которымъ грузъ остался на торгахъ, не внесетъ до полудня слѣдующаго дня всѣхъ денегъ, то во всѣхъ этихъ случаяхъ назначается новый торгъ, на которомъ грузъ безусловно остается за лицомъ, предложившимъ высшую цѣну.

обратно отправителями, продаются тамъ „по наиблагоуднѣйшей для товароозяевъ цѣнѣ“, *но безъ соблюденія какихъ либо формальностей*; грузы продаются въ Австро-Венгріи, Германіи и Голландіи лишь по истеченіи 4-хъ недѣль, но срокъ этотъ необязателенъ, если отъ долгаго лежанія и нарастающихъ расходовъ грузъ можетъ быть обезцѣненъ. О предстоящей продажѣ отправитель долженъ быть извѣщенъ *по возможности*.

¹⁾ Объ отвѣтственности дороги предъ покупщикомъ за неправильное наименованіе груза, проданнаго съ публичнаго торгова, см. рѣш. 1891 г. № 12 по д. Яновскаго.—При назначеніи груза въ продажу производится повѣрка состоянія его; приглашеніе постороннихъ свидѣтелей къ этой повѣркѣ не обязательно (*отд. рѣш.* 12 ноября 1892 г. по д. Яшунскаго съ Главн. Общ. № 4105—91 г.).

²⁾ *Грузы*, впрочемъ, всегда подлежатъ продажѣ на станціи *назначенія* (§ 5). Правило это введено вопреки проекту XXVI Общ. Съѣзда, предполагавшаго предоставить вопросъ о выборѣ мѣста продажи на усмотрѣніе дорогъ въ зависимости отъ выгодъ грузоозяина; Совѣтъ счелъ это неудобнымъ, опасаясь нареканій въ произволѣ (*Журналы* 1889 г. стр. 337 и сл.). Продажа на станціи назначенія необязательна только *для багажа*.—О проектѣ разрѣшить продажу на одной изъ станціи, расположенныхъ въ торговыхъ пунктахъ, см. *Журналы* Совѣта по ж. д. д., 1892 г., стр. 174—8.—О продажѣ въ пути грузовъ, *недошедшихъ* до мѣста назначенія, см. *выше*, стр. 365.

Особый порядокъ продажи установленъ для грузовъ, *подверженныхъ порчѣ* (Собр. Узак. 1889 г. № 99 и 1892 г. № 77). До продажи этихъ грузовъ дорога обязана только вывѣсить объявленія у пассажирскихъ, багажныхъ и товарныхъ кассъ и въ товарныхъ складахъ и пагваузахъ: о грузахъ, подлежащихъ принятію въ теченіи 48 часовъ—за однѣ сутки, а о прочихъ—за 3 сутокъ до продажи. *Объ этихъ послѣднихъ* грузахъ въ тотъ же срокъ должна быть напечатана публикація въ одной изъ мѣстныхъ ежедневныхъ газетъ, если газета *издается въ томъ городѣ*, гдѣ продажа производится; кромѣ того, отправителю о предстоящей продажѣ посылается депеша, *если онъ просилъ объ этомъ въ накладной*¹⁾. Для прочихъ же грузовъ *публикація вовсе не обязательна*²⁾. Выборъ между раздробительнымъ и оптовымъ способомъ продажи долженъ сообразоваться съ *выгодой грузохозина*. Если на торгахъ дорога не выручитъ слѣдующихъ ей суммъ, то она можетъ оставить грузъ *за собою* или назначить второй окончательный торгъ. Отправитель или получатель имѣютъ право просить о назначеніи продажи *ранѣе* указанныхъ выше сроковъ³⁾, или же, наоборотъ, объ отсрочкѣ продажи (послѣдняя просьба допускается только по внесеніи всѣхъ причитающихся дорогамъ платежей, включая полежалое по день предстоящей продажи). Грузы гнилые или испорченные могутъ быть *уничтожены* по указанію ближайшаго врача или ветеринара, а за неприбытіемъ ихъ—съ разрѣшенія чина желѣзнодорожной полиціи.

Если дорога не соблюла всѣхъ указанныхъ выше формальностей по продажѣ грузовъ, то она отвѣчаетъ за понесенные отъ этого убытки, т.-е. она обязана уплатить разницу между дѣйствительною стоимостью груза и тою цѣною, которая выручена была отъ неправильно произведенной продажи. Нельзя требовать, какъ это дѣлаетъ, напр., франц. касс. судъ, чтобы была доказана *причинная связь* между нарушеніемъ формальностей и понесенными убытками (que le

¹⁾ Въ формѣ накладной такого рода заявленія, однако, не предусмотрены (см. ст. 57 Общ. Уст.; конецъ).

²⁾ Увѣдомленіе отправителя о продажѣ этихъ грузовъ также не обязательно (*отд. рѣш.* 7 мая 1893 г. по д. Розенбаума съ Главн. Общ. № 5527—91 г.; въ *отд. рѣш.* 3 ноября 1893 г. по д. Глаза съ Юго-Зап. ж. д., впрочемъ, тотъ же вопросъ разрѣшенъ въ противоположномъ смыслѣ—вопреки буквальному содержанію ст. 84-ой Общ. Уст.).

³⁾ Просьба эта, однако, должна быть предъявлена отправителемъ и получателемъ *совмѣстно*, такъ какъ въ противномъ случаѣ исполненіе просьбы отправителя можетъ вызвать претензію получателя и—наоборотъ.—О продажѣ груза, находящагося въ складѣ (элеваторѣ и т. п.) по требованію держателя складнаго свидѣтельства см. п. 36 закона о товарныхъ складахъ (С. У. 1888 г. № 42).

dommage ait eu pour cause l'inobservation des formalités — Dalloz 1887 г., I, 29; 1896, I, 502; Féraud-Giraud, II, 305). Это требованіе было бы почти равносильно лишенію всякаго права на возмѣщеніе убытковъ. Оно, кромѣ того, неправильно потому, что, разъ продажа произведена неправильно, грузоозяинъ вправѣ ее *совсѣмъ инкорировать*; онъ имѣетъ право требовать, чтобы дорога выдала ему самый грузъ, а если его не имѣется, то дорога обязана возмѣстить цѣнность груза. Дорога лишь въ томъ случаѣ не подвергается отвѣтственности за нарушение формальностей, *если она докажетъ*, что она дѣйствовала въ интересахъ грузоозяина и никакого убытка ему не нанесла. При этихъ условіяхъ можетъ быть оправдана, между прочимъ, досрочная продажа, которая прямо допускается, напр., закономъ о товарныхъ складахъ (ст. 17),—если товаръ начинаетъ подвергаться порчѣ¹⁾. Если, однако, дорога получила категорическое предписаніе о томъ, какъ поступить съ грузомъ, то она отъ него не вправѣ отступить подъ предлогомъ соблюденія интереса грузоозяина („parire Ordnung und thue Unrecht“).

Вообще же, помимо всѣхъ указанныхъ выше правилъ и формальностей для публичной продажи, необходимо признать въ видѣ общаго правила, что дорога при публичной продажѣ обязана по возможности *охранять интересы* грузоозяина, отвѣчая за непринятіе такихъ мѣръ, которыя, хотя закономъ и не вмѣнены ей въ прямую обязанность, но вмѣстѣ съ тѣмъ и не признаны для нея необязательными²⁾.

¹⁾ См. по этому вопросу Прот. LIX Конв. Сѣзда, стр. 91. Но одна *возможность порчи груза въ будущемъ* обыкновенно не можетъ служить еще достаточнымъ основаніемъ для досрочной продажи или для перенесенія скоропортящагося груза изъ одного разряда (15 дневнаго) въ другой (43 часовой), такъ какъ возможность эта имѣется въ виду при самомъ установленіи сроковъ и, кромѣ того, порча можетъ быть предупреждена явкой получателя (ср. Проток. XLVI и LI Конв. Сѣздовъ по вопросу о правѣ дорогъ на перенесеніе *оттаявшей* мороженой рыбы въ разрядъ грузовъ, подлежащихъ продажѣ въ 43 часовой срокъ).

²⁾ См. въ разъясненіе правилъ о продажѣ неостребованныхъ грузовъ Журналы Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1839 г., стр. 347—356.—О продажѣ *хлебныхъ* грузовъ въ случаяхъ просрочки въ погашеніи выданной ссуды см. *Сборн. Тариф.* № 696.—На *нѣмецкихъ* дорогахъ никакихъ *обязательныхъ* правилъ о порядкѣ производства продажи не существуетъ, такъ что тамъ (какъ и по смыслу нашихъ международныхъ тарифовъ—см. выше) законно можетъ считаться продажа даже безъ оцѣнки, публикаціи и аукціона (хотя, съ другой стороны, находятъ юристы, которые не признаютъ за дорогами самаго права на вѣсудебную продажу грузовъ—Eger, II, 503, 516). Увѣдомленіе отправителя, однако, обязательно (ср. ст. 24 Берн. Конв.). Рядомъ съ этимъ, дѣлѣ, мы находимъ въ „регламентѣ“ (§ 70) оговорку о томъ, что грузъ долженъ

Деньги, вырученные отъ продажи грузовъ, въ силу ст. 40, вносятся; за вычетомъ слѣдующихъ дорогамъ платежей, въ государственное кредитное учрежденіе для приращенія процентами и, затѣмъ, выдаются лицу, имѣющему право распоряженія грузомъ, *по его требованію*. Ни извѣщенія о деньгахъ, ни, тѣмъ болѣе, *оставленія ихъ* грузохозяину (Eger II, 518) нашъ законъ не требуетъ. Порядокъ, установленный въ ст. 40, долженъ примѣняться по аналогіи и къ деньгамъ, вырученнымъ отъ продажи грузовъ, *подверженныхъ порчѣ*, хотя въ ст. 84 объ этомъ ничего и не сказано. Лишь по вопросу о *давности* ст. 40 въ данномъ случаѣ непримѣнима (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1897 г. № 17 по д. Яппе), ибо законъ о краткосрочной давности, какъ законъ исключительный, не подлежитъ распространительному толкованію.

§ 46. Переборы и недоборы.

При взысканіи платы за перевозку могутъ происходить *ошибки* какъ въ пользу, такъ и во вредъ желѣзной дорогѣ. Ошибки эти не должны наносить ущерба ни одной изъ сторонъ, участвующихъ въ договорѣ перевозки. Въ силу общаго юридическаго принципа ошибочно уплаченное подлежитъ возврату (*condictio indebiti*¹⁾, а недополученное по ошибкѣ подлежитъ доплатѣ. Въ желѣзнодорожной перевозкѣ къ этому общему юридическому принципу присоединяется другое начало, начало, въ силу котораго основаніемъ для исчисленія слѣдующихъ дорогамъ платежей могутъ быть только законодѣйствующие тарифы, а отнюдь не частныя соглашенія. Въ виду этого начала позднѣйшему исправленію можетъ подлежать не только такой расчетъ, неправильность котораго объясняется ошибкою, но и всякій другой расчетъ, нарушающій смыслъ законодѣйствующихъ тарифовъ.

Эти правила санкціонированы въ статьяхъ 72 и 73 нашего Общаго Устава съ тѣмъ существеннымъ добавленіемъ, что желѣзная дорога *за взятый ею переборъ обязана уплатить по одному проценту въ мѣсяцъ на перебранную сумму* со дня полученія перебора по день возвращенія его грузохозяину или внесенія въ казначейство²⁾. По

быть продаваемъ „bestmöglichst“, т.-е. *какъ можно выгоднѣе для хозяина* (Eger, II, 515—16). На *французскихъ* дорогахъ, наоборотъ, для продажи грузовъ требуется предварительное обращеніе къ *суду* въ порядкѣ, указанномъ статьею 106 Code de comm. (Féraud-Giraud, II, 298 и сл.).

¹⁾ Но грузохозяинъ вмѣсто того, чтобы платить лишнее и потомъ лишь требовать обратно переборъ, можетъ сразу обратиться въ судъ съ просьбою объ обязаніи дороги выдать грузъ по уплатѣ суммы, слѣдующей ей по тарифу (*отд. рѣш.* 3 марта 1894 г. по д. Гольдберга съ Юго-Зап. ж. д. № 3328).

²⁾ *Постановленіе это не относится къ международнымъ грузамъ*, въ отношеніи которыхъ подлежитъ лишь примѣненію по аналогіи ст. 42 Конвен-

нашимъ общимъ гражданскимъ законамъ платить проценты за все время незаконнаго пользованія чужимъ капиталомъ обязанъ только *недобросовѣстный* владѣлецъ; и онъ, однако, обязанъ заплатить только *указные* проценты ¹⁾. Исключеніе, сдѣланное для желѣзныхъ дорогъ и установленіе для нихъ экстраординарнаго размѣра процентовъ ²⁾, объясняется чрезвычайнымъ обиліемъ переборовъ, особенно, въ прежнее время, на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ ³⁾.

лицъ, обязывающая дороги уплачивать 6% годовыхъ со дня подачи заявленія о вознагражденіи за убытокъ (ср. ст. 111 Общ. Уст.).

¹⁾ Это относится, между прочимъ, и къ претензіямъ желѣзныхъ дорогъ къ *недоборъ* (ст. 73), на который причитаются % со дня уплаты денегъ только при *недобросовѣстности* плательщика (напр., тогда, когда недоборъ объясняется *ложнымъ наименованіемъ* груза—ст. 60—съ вѣдома плательщика).

²⁾ Комиссія гр. Баранова, какъ извѣстно, предполагала установить пеню даже не въ 12, а въ 24% годовыхъ. Между тѣмъ, по прежнимъ „условіямъ перевозки“ процентовъ на возвращаемые переборы или вовсе не полагалось, или же они полагались лишь въ размѣрѣ 6% годовыхъ (см. напр., Конв. II гр. 1877 г. § 91).

³⁾ Въ Комиссію гр. Баранова жалобы на переборы сыпались со всѣхъ сторонъ. По даннымъ, собраннымъ Комиссіею отъ самихъ дорогъ, въ теченіе *двухъ лѣтъ* (съ 1877 по 1879 годъ) на 40 нашихъ дорогахъ *перебрана была сумма въ 3.758.257 р.*, изъ которыхъ возвращено было 1.828.257 руб. (Проектъ съ мотивами, стр. 358). Главнымъ источникомъ переборовъ всегда служили не столько умышленныя злоупотребленія, сколько неаккуратность и невниманіе къ интересамъ отправителей въ связи съ отвѣтственностью желѣзнодорожныхъ агентовъ за всякій обнаруженный недоборъ, изъ опасенія которой плата очень часто исчислялась на авось въ преувеличенномъ размѣрѣ. Такой порядокъ вещей въ значительной степени обусловливался запутанностью въ редакціи тарифовъ, чрезвычайно частымъ измѣненіемъ ихъ и отсутствіемъ одного обязательнаго органа для печатанія всѣхъ тарифовъ, вслѣдствіе чего нахожденіе подлежащаго тарифа для агента какой-нибудь незначительной станціи на самомъ дѣлѣ очень часто было вещью весьма трудною, да и не на всѣхъ станціяхъ имѣлись необходимыя для этого источники. Случалось нерѣдко, что на какой-нибудь изъ захолустныхъ станцій одна и та же ошибка допускалась очень долго, такъ какъ, при провѣрѣ взмысканныхъ суммъ въ контролѣ сборовъ, послѣдній считалъ себя обязаннымъ сообщать станціоннымъ агентамъ для руководства на будущее время только о замѣченныхъ постоянныхъ недоборахъ, оставляя безъ послѣдствія столь же постоянные переборы (ср. Соглаш. о прам. сообщ.). Самое понятіе объ условіяхъ законности тарифовъ и о публикаціи, какъ о необходимомъ элементѣ всякаго тарифа, стало яснымъ только въ послѣднее время; прежде же сплошь да рядомъ плата исчислялась по тарифамъ, вовсе не опубликованнымъ (циркулярамъ и т. п.). Наконецъ, до послѣдняго времени условія прямиаго сообщенія не разрѣшали агенту станціи назначенія составлять окончательный расчетъ при выдачѣ груза, т.-е. повѣрять расчеты чужихъ дорогъ, такъ что, не взирая на неправомерность, явную для него самого, онъ обязанъ былъ требовать отъ грузозащяинна уплаты лишняго.—Впрочемъ, прежнее обиліе переборовъ на нашихъ дорогахъ нѣкоторые объясняли болѣе мелкими причинами. Такъ, по мнѣнію

Обращаясь къ юридическому разъясненію стт. 72 и 73, слѣдуетъ остановиться въ отдѣльности на правилахъ о возвратѣ переборовъ и недоборовъ ¹⁾.

„Переборъ“ ст. 72 опредѣляетъ, какъ „денги, излишне полученныя желѣзною дорогою въ счетъ провозной платы и другихъ сборовъ“ ²⁾ Для примѣненія ст. 72 безразлично, послѣдовало ли излишнее взысканіе *по ошибкѣ или не по ошибкѣ* (см. выше); но это, впрочемъ, безусловно относится лишь къ суммамъ, излишне взысканнымъ въ нарушение дѣйствующихъ тарифовъ и таксъ дополнительныхъ сборовъ. Что же касается до другихъ суммъ, то ст. 72 примѣняется къ нимъ тогда, когда они подлежатъ возврату. Представимъ себѣ, напр., что дорога въ возмѣщеніе понесенныхъ ею расходовъ или убытковъ (см. выше, § 42), о которыхъ въ ст. 72 прямо ничего не сказано, взыскала больше, чѣмъ ей слѣдуетъ, т.-е., сумму, превышающую, по мнѣнію грузохозина, дѣйствительный размѣръ понесенныхъ убытковъ или расходовъ. Такъ какъ тутъ нѣтъ ни нарушенія тарифовъ, ни нарушенія таксъ дополнительныхъ сборовъ, то условія, при которыхъ плательщикъ можетъ потребовать обратно переплаченное, опредѣляются по общимъ правиламъ, т.-е. къ возврату причитается только сумма, переплаченная *по ошибкѣ* ³⁾. То же самое слѣдуетъ сказать о случаѣ, когда, напр., грузъ былъ перевезенъ *не по наибольше выгодному для грузохозина пути* (см. выше, стр. 282). Взысканіе платы по дѣйствительно пройденному пути, хотя бы и не наибольше выгодному, не представляетъ собою нарушенія дѣйствующихъ тарифовъ. Правило о взысканіи платы по наибольше выгодному пути обусловлено отсутствіемъ заявленія отправителя о выборѣ пути. Понятно, что тамъ, гдѣ рѣшающее значеніе имѣетъ воля грузохозина, она мо-

г. Блюха, 70% *всѣхъ переборовъ* не достигаютъ по каждой накладной 10 коп. и объясняются тѣмъ, что при арифметическомъ исчисленіи дробныя числа неправильно принимались за цѣлыя (Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 335).

¹⁾ О порядкѣ предъявленія исковъ о возвратѣ перебора по отправкамъ *прямо сообщенія* см. ниже, § 47. О порядкѣ рассмотрѣнія заявленій о переборахъ см. Соглаш. о прям. сообщ.; см. еще въ алфавитномъ указателѣ слова „переборъ“ и „недоборъ“.

²⁾ Хотя бы сборы эти (какъ, напр., государственный сборъ) и не поступали въ пользу желѣзныхъ дорогъ (рѣш. Сената 1895 г. № 38 по д. Граборова).—Къ числу переборовъ относится, конечно, и неправильно взысканная пеня (ст. 60 Общ. Уст.). Поэтому, нельзя признать правильнымъ мнѣніе Сената (*отд. рѣш.* 13 февр. 1897 г. по д. Игнатъева съ Москов. Брест. ж. д. № 1723—96 г.), будто лицо, которому уступлено право на „переборъ“ безъ указанія, въ чемъ онъ заключается, не имѣетъ права на предъявленіе иска о возвратѣ неправильно взысканной пени.

³⁾ Герм. Импер. Судъ идетъ еще далѣе, не допуская, напр., позднѣйшаго исправленія счета *таможенныхъ расходовъ* (Eger, II, 421).

жетъ проявлять свое дѣйствіе не только на будущее, но и за прошедшее время. Поэтому, если дорога докажетъ, что при уплатѣ денегъ получатель зналъ о томъ пути, по которому грузъ прошелъ, и этимъ путемъ остался доволенъ, то о возвратѣ перебора за неправильно избранный путь впоследствии никакихъ претензій заявлено быть не можетъ ¹⁾. Нужно только замѣтить, что ст. 103 Общ. уст. примѣненію здѣсь не подлежитъ (см. выше, § 28), ибо по нашему закону пріемъ груза получателемъ безъ всякаго протеста погашаетъ исключительно только претензіи объ утратѣ и порчѣ ²⁾. Такимъ образомъ, заявляя споръ противъ претензіи о неправильно избранномъ пути или объ излишне взысканныхъ сборахъ, расходахъ и убыткахъ, дорога обязана будетъ доказать *прямое согласіе* плательщика, устраняющее предположеніе объ ошибкахъ. Если же она этого не докажетъ, то, какъ сказано выше, присуждая отыскиваемую сумму къ возврату, судъ обязанъ будетъ примѣнить всецѣло ст. 72 Общ. Уст., т.-е., присудить означенные въ этомъ законѣ проценты ³⁾.

Лицо, отыскивающее переборъ, *обязано доказать, что съ него взято денегъ больше, чѣмъ слѣдуетъ. „Уплата денегъ за провозъ груза создаетъ такое предположеніе въ пользу управленія желѣзной дороги, опровергнуть которое и доказать отсутствіе права ея на удержаніе взысканнаго сбора лежитъ на обязанности истца, требующаго об-*

¹⁾ То же самое слѣдуетъ сказать о претензіи, основаніемъ которой служатъ неправильное взиманіе дополнительныхъ сборовъ не въ нарушеніе *такса*, а въ нарушеніе *правила* о томъ, что сборъ (напр., за храненіе) подлежитъ взиманію лишь за услугу, *оказанную по винѣ или желанію грузо-завина и т. п.*

²⁾ О прежней французской практикѣ (при старой редакціи art. 105 Code de comm.) см. Féraud-Giraud, II, 197.—Нѣмецкая практика до сихъ поръ, опираясь на ст. 408 Кодекса, не допускаетъ послѣ принятія груза такихъ исковъ о возвратѣ перебора, основаніемъ которыхъ служить не ошибочное примѣненіе тарифа, а неисполненіе договора, какъ то: неправильный выборъ пути и т. п. (Eger, II, 561).—Бернская Конвенція также не распространяетъ общаго правила о погашеніи претензій съ пріемомъ груза лишь на случаи „неправильнаго примѣненія тарифа или ошибокъ въ расчетѣ“ (ст. 12).

³⁾ Последнее признано въ отд. рѣш. 17 ноября 1888 г. по д. Росс. Общ. Гр. Ка. съ Кур.-Хар.-Аз. ж. д. № 5246—88 г. Здѣсь, впрочемъ, Сенатъ безъ всякихъ оговорокъ высказываетъ мнѣніе, что „по ст. 72 Общ. Уст. переборомъ называются деньги, излишне полученные желѣзною дорогою въ счетъ провозной платы и другихъ сборовъ *безъ различія причинъ, почему произошло такое излишнее полученіе*: вслѣдствіе неправильнаго примѣненія тарифа, неправильнаго расчета или неправильнаго направленія груза“, и что „дѣлаемое просителемъ различіе между переборомъ въ тѣсномъ смыслѣ и переборомъ въ общемъ смыслѣ не оправдывается закономъ“ (см. выше противоположное рѣшеніе по в-просу о *пент* по ст. 60 Общ. Уст.).

ратно то, что имъ уплачено своевременно безъ всякихъ возраженій“ (рѣш. 1885 г. № 128 по д. Панина).

Въ частности, примѣненію подлежатъ слѣдующія правила:

а) Для подтвержденія иска о переборѣ истецъ обязанъ *представить расчетъ* ¹⁾. Онъ не имѣетъ права взамѣнъ этого *требовать отчетъ* отъ желѣзной дороги о томъ, почему ею взыскана такая-то сумма ²⁾.

б) Въ подтвержденіе своей претензіи о переборѣ истецъ обязанъ представить доказательства, свидѣтельствующія о томъ, сколько съ него *въ дѣйствительности* взыскано. Доказательствъ этихъ не можетъ замѣнить предварительный расчетъ о суммахъ, *подлежащихъ взысканію* при выдачѣ груза ³⁾.

в) Въ силу ст. 55 Общ. Уст. доказательствомъ юридическихъ отношеній сторонъ по договору перевозки служатъ накладная и дубликатъ ея; но, какъ уже сказано выше, (стр. 10) документы эти могутъ быть опровергаемы и дополняемы другими законными доказательствами (стт. 409—410 Уст. Гр. Суд.) ⁴⁾. Отсюда слѣдуетъ, что *доказывать искъ о переборѣ истецъ можетъ не только накладною* ⁵⁾

¹⁾ Въ рѣш. 1890 г. № 27 по д. Рабиновича Сенатъ разъяснилъ, что судъ, не нарушая ст. 711 Уст. Гр. Суд., можетъ въ рѣшеніи своемъ сослаться на соображенія, изложенныя въ *особомъ протоколѣ* о повѣркѣ расчета, подписанномъ всѣми судьями.

²⁾ Однако, отсутствіе въ накладной, выданной получателю, подробнаго расчета слѣдующихъ за перевозку суммъ является со стороны желѣзной дороги нарушеніемъ возложенныхъ на нее обязанностей (см. выше, стр. 34) и даетъ право на *искъ о выдачѣ расчета*.

³⁾ Разъяснено въ рѣш. 1886 г. № 41 по д. Молленгауера. По этому дѣлу истецъ, въ качествѣ документовъ, удостоверяющихъ переборъ, представилъ квитанціи, выданныя отправителю, въ которыхъ сдѣланъ лишь расчетъ платы, *подлежащей* взысканію съ получателя. По дѣлу было удостовѣрено, что сверхъ этого документа, дороги выдавали получателямъ при взысканіи съ нихъ денегъ дубликатъ накладной съ обозначеніемъ въ немъ дѣйствительно взысканныхъ суммъ.—Въ настоящее время суммы, взыскиваемые съ грузохозина, обозначаются въ накладной и въ дубликатѣ. О случаяхъ противорѣчія между накладною и дубликатомъ см. выше, стр. 9, прим.

⁴⁾ Если въ накладной имѣются *перечеркнутыя цифры*, то въ разъясненіе ихъ значенія истецъ имѣетъ право потребовать представленія станціонныхъ книгъ (отд. рѣш. 11 марта 1888 г. по д. Ермакова съ Главн. Оби. № 4182—87 г.).

⁵⁾ См. въ томъ же смыслѣ, напр., французскую практику—Dalloz, 1892, I, 603; II, 456 и др.—Въ цит. рѣш. 1886 г. № 41 Сенатъ высказываетъ противоположное мнѣніе, будто переборъ можетъ быть возвращенъ только держателю дорожнаго документа (по тогдашнему—дубликата накладной), удостоверяющаго платежъ, *такъ какъ иначе дорога не будетъ ограждена отъ вторичнаго предъявленія претензіи со стороны другого лица*. Съ этимъ мнѣніемъ можно было бы согласиться, еслибы дѣйствительно фактъ находженія дорожнаго до-

и дубликатомъ, но и другими законными доказательствами (станціонными книгами, справками и пр.), удостоверяющими, что съ него дѣйствительно взыскано болѣе, чѣмъ съ него слѣдовало (*отд. рѣш.* 16 нояб. 1889 г. по д. Тутунова съ Владик. ж. д. № 4882—89 г.). Это важно, напр., въ случаяхъ *потери накладной* ¹⁾.

г) *Если въ накладной или въ другомъ выданномъ дорожною документомъ, удостоверяющемъ взысканіе провозныхъ денегъ, показано, за какія именно перевозки или другія услуги получены тѣ отдѣльныя суммы, изъ которыхъ составляется общій итогъ всей взысканной платы, то каждая изъ этихъ перевозокъ или услугъ предполагается дѣйствительно совершеною до тѣхъ поръ, покада противное не будетъ доказано* ²⁾. Эта презумпція основана на томъ, соображеніи, что, прежде чѣмъ платить, всякій справляется о томъ, за что онъ платитъ ³⁾. Презумпція эта, однако, не можетъ имѣть примѣненія

кумента (въ настоящее время—накладной) въ рукахъ извѣстнаго лица самъ по себѣ безусловно давалъ бы право на предъявленіе претензіи о переборѣ. Но, такъ какъ самъ Сенатъ рѣшительно высказался въ томъ смыслѣ, что нахожденіе накладной въ чьихъ либо рукахъ для возврата перебора не имѣетъ никакого юридическаго значенія и не можетъ само по себѣ служить доказательствомъ того, что именно это лицо было плательщикомъ провозныхъ денегъ (см. ниже), то его іuso мотивъ, на которомъ основано рѣш. по д. Молленгауера, самъ собою отпадаетъ.

¹⁾ О послѣдствіяхъ потери *накладной* (а не дубликата) никакихъ правъ не имѣется.

²⁾ Если же, наоборотъ, изъ упомянутыхъ документовъ ни прямо, ни косвенно нельзя заключить, что извѣстная услуга дорожною произведена, то нельзя требовать *отъ истца, чтобы онъ доказалъ*, что услуга эта дорожною не оказана. Этому не противорѣчитъ взглядъ Сената, высказанный въ рѣш. 1885 г. № 128 по д. Панина. Въ этомъ дѣлѣ на накладныхъ имѣлся штемпель „станція отправленія Рыбинскъ“, а рядомъ съ этимъ была взыскана плата за перевозку груза по Копаяевской вѣтви (*до Рыбинска*). При такихъ данныхъ истецъ считалъ себя въ правѣ требовать отъ дороги доказательствъ о томъ, что грузъ по Копаяевской вѣтви дѣйствительно проходилъ. Но Сенатъ, исходя изъ того, что фактъ взысканія платы за вѣтвь самъ по себѣ удостоверяетъ прохожденіе груза по вѣтви, возложилъ бремя доказательства на истца. Въ *отд. рѣш.* 19 окт. 1890 г. по д. Смирнова съ Орл.-Вит. ж. д. № 93—90 г. Сенатъ, наоборотъ, признавъ, что станцію отправленія можетъ считаться только станція (Жуковская), показанная въ накладной, вслѣдствіе чего заявленіе истца о томъ, что къ его грузу долженъ быть примѣненъ тарифъ, установленный для перевозокъ съ болѣе отдаленной станціи (Ивановской), такъ какъ грузъ его шелъ именно съ этой станціи, (а на станціи, показанной въ накладной, грузъ, будто бы, *только былъ остановленъ*) Сенатъ нашелъ неправильнымъ, ссылаясь на ст. 55 Общ., Уст. рос. ж. д.

³⁾ Поэтому, и не можетъ быть рѣчи о презумпціи тогда, когда платежа еще не послѣдовало, т.-е., тогда, когда въ судъ обращается не *грузоозяинъ* съ требованіемъ о возвратѣ перебора, а *дорога* съ требованіемъ объ уплатѣ недо-

въ тѣхъ случаяхъ, когда плательщикъ не знаетъ и не можетъ знать, правильно ли сборъ съ него взимается, именно потому, что дорога въ накладной не сдѣлала тѣхъ отмѣтокъ, которая установлена закономъ (какъ, напр., отмѣтка о времени прибытія груза) или административнымъ распоряженіемъ, имѣющимъ силу закона (какъ напр., отмѣтка о времени выгрузки) именно съ тою цѣлью, чтобы по этимъ отмѣткамъ грузокозьяинъ могъ судить объ исполненіи дорожною обязанностями, возложенныхъ на нее договоромъ перевозки, и о времени исполненія этихъ обязанностей. Въ подобномъ случаѣ грузокозьяинъ вправѣ утверждать, что онъ во время платежа денегъ не только не зналъ, но и по винѣ дороги не могъ знать, правильно ли съ него требуютъ уплаты сбора въ исчисленномъ дорожною размѣрѣ. Въ этомъ случаѣ бремя доказательствъ возложено на дорогу самимъ закономъ или, что то же, распоряженіемъ, имѣющимъ силу закона ¹⁾.

д) Истецъ, требующій примѣненія пониженнаго тарифа вмѣсто того, который былъ примѣненъ желѣзною дорожною, обязанъ доказать, что условія этого тарифа имъ были исполнены, т.-е., онъ не имѣетъ права требовать, чтобы желѣзная дорога доказала противное ²⁾.

е) Понятно, что истецъ обязанъ доказать только тѣ факты, которые желѣзная дорога оспариваетъ. Такъ, напр., если дорога отвѣтчица не споритъ противъ вѣрности *цифроваго расчета*, а заявляетъ споръ только противъ правильности заключенія истца о при-

бора или вообще объ уплатѣ провозныхъ денегъ. Въ этомъ случаѣ бремя доказательства всецѣло лежитъ на желѣзной дорогѣ (*отд. рѣш.* 12 ноября 1892 г. по д. Главн. Интенд. Упр. съ Главн. Общ. № 4391—91 г.; въ этомъ рѣшеніи вопросъ шелъ о сборѣ за подачу вагоновъ).

¹⁾ См. выше, стр. 314 (прим.) и 324 и *отд. рѣш.* 22 января 1898 г. по д. Галло № 2247—97 г., въ которомъ вопреки приведенному выше *отд. рѣш.* по д. Бекмана № 1710—96 г. вновь подтверждено, что по искамъ о возвратѣ сбора за храненіе обязанность доказать время выгрузки лежитъ на желѣзной дорогѣ, если время это не отмѣчено въ накладной. — Если, кромѣ того, сборъ поставленъ въ зависимость не только отъ совершенія извѣстнаго дѣйствія (напр., взвѣшиванія), но и отъ того, совершено ли это дѣйствіе *по требованію* грузокозьяина, то доказать *это*, т.-е., то, что такое требованіе было заявлено, по мнѣнію Сената, лежатъ на обязанности дороги (*отд. рѣш.* 26 апр. 1895 г. по д. Кузницкаго съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 6319—94 г.). То же самое можно сказать и о томъ случаѣ, когда правильность и размѣръ сбора зависятъ не только отъ совершенія извѣстнаго дѣйствія (напр., выгрузки), но и отъ того, когда оно совершено.

²⁾ (м. рѣш. 1882 г. № 35 по д. Эрнста, гдѣ Сенатъ возложилъ на обязанность истца доказать, что пиво было нагружено въ два яруса и что онъ, истецъ, далъ „подписку обезпеченія“, такъ какъ только при этихъ двухъ условіяхъ пониженный тарифъ подлежалъ примѣненію.

мнении тарифовъ, то судъ не имѣетъ никакого права возбуждать вопросъ о вѣрности разчета ¹⁾).

ж) Будучи обязанъ доказать, что съ него взыскано болѣе, чѣмъ слѣдовало, истецъ, разумѣется, не обязанъ ни указывать, ни доказывать, почему именно съ него взыскано болѣе, чѣмъ слѣдуетъ, т.-е., въ чемъ заключается разница между основаніями его разчета и разчета желѣзной дороги,—тѣмъ болѣе, что основанія разчета желѣзной дороги часто остаются истцу неизвѣстными; очень часто истецъ и не можетъ знать, чѣмъ объясняется переборъ: арифметическою ли ошибкою, невѣрнымъ толкованіемъ тарифа или другою причиною ²⁾).

¹⁾ Если „истцомъ представлена была при исковомъ прошеніи выписка изъ накладныхъ съ указаніемъ, что подлинныя накладныя представлены въ правленіе Либ.-Роменской ж. д., и противъ вѣрности этой выписки отвѣтчики не возражали“, то при такихъ условіяхъ отказъ въ искѣ въ виду непредставленія подлинныхъ накладныхъ составляетъ нарушеніе стт. 339 и 366 Уст. Гр. Суд. (отд. рѣш. 30 мая 1890 г. по д. *Гирифельда съ Либ.-Ром. и Кур.-Кiev. ж. д. № 2762—89 г.*). „Въ виду имѣющихся въ дѣлѣ тарифовъ, выписки изъ коихъ признаны повѣренными желѣзной дороги вѣрными съ подлинными“, Мировой Съездъ могъ отклонить исковыя требованія, основанныя на этихъ тарифахъ, лишь въ томъ случаѣ, еслибы онъ по представленнымъ отвѣтною стороною доказательствамъ установилъ, что они не относятся къ спорнымъ отправкамъ или не подтверждаютъ наличности перебора (отд. рѣш. 1 февр. 1890 г. по д. *Хвастушина съ Главн. Обш. № 3271—89 г.*). Стороны, однако, обязаны представить къ дѣлу не только тарифы или выписки изъ нихъ, но и такіе документы, какъ циркуляры Мин. Пут. Сообщ. (отд. рѣш. 16 марта 1890 г. по д. *Жуковского съ Либ.-Ром. ж. д. № 7298—89 г.*).—Замѣтимъ, встаетъ, что, по разъясненію Сената, тяжущіеся, представляя мировому судѣ выписки изъ накладныхъ, тарифовъ и т. п., обязаны внести *листовой сборъ не по числу документовъ, изъ которыхъ сдѣланы выписки, а лишь по числу представляемыхъ листовъ* (отд. рѣш. 6 ноября 1887 г. по д. *Овандера съ Орл.-Вит. ж. д. № 1021—87 г.*).

²⁾ „Для истца, доказывающаго переборъ провозной платы, достаточно указать, какъ по смыслу тарифа желѣзная дорога обязана была разсчитать провозную плату и сколько въ дѣйствительности она взыскала съ отправителя. Ежели взысканная сумма не соответствуетъ дѣйствующему тарифу, то разница и должна составить переборъ, независимо отъ того, какимъ тарифомъ руководствовалась желѣзная дорога“ (отд. рѣш. 30 мая 1890 по д. *Гирифельда съ Либ.-Ром. и Кур.-Кiev. ж. д. № 2762—89 г.*; см. также *отд. рѣш.* 10 янв. 1891 г. по дд. Богородско-Глуховской Мануфактуры №№ 2884—90 г. и 2959—89 г.). На этомъ основаніи Сенатъ кассировалъ рѣшеніе судебной палаты, которая полагала, что, если истецъ не указываетъ, какимъ тарифомъ руководствовалась желѣзная дорога, то въ исѣ его должно быть отказано.—Не будучи обязанъ указывать причину перебора, истецъ, тѣмъ не менѣе, можетъ указать ее въ исковомъ прошеніи; но въ такомъ случаѣ его указаніе отнюдь не имѣетъ значенія *основанія иска*, ибо основаніемъ иска можно называть лишь такое указаніе, которое подлежитъ обязательному включенію въ исковое прошеніе (ст. 257 Уст. Гр. Суд.). Истецъ, поэтому, ничуть не нарушая ст. 332 Уст. Гр. Суд., имѣетъ

Переходимъ теперь къ вопросу о томъ, кому долженъ быть возвращенъ переборъ, кто имѣетъ право требовать его отъ желѣзной дороги.

Въ ст. 72 Общ. Уст. сказано, что *переборы возвращаются по требованію того лица, съ котораго они взяты*; вслѣдъ затѣмъ, въ той же статьѣ говорится о возвращеніи перебора „грузоотправителю“, а ст. 73 говоритъ о возвращеніи перебора „грузохозяину“¹⁾. Этого со-

право заявить во всякомъ положеніи дѣла, что предположеніе его о причинѣ перебора оказалось ошибочнымъ. Онъ не имѣетъ права только *измѣнять основанія того разсчета, которымъ подкрѣпляется его исковае требованіе*. Такъ, напр., если въ своемъ первоначальномъ разсчетѣ истецъ утверждалъ, что за нагрузку по основаніямъ, указаннымъ въ исковомъ прошеніи, дорогѣ слѣдуетъ 3 р., а за провозъ—12 руб., то онъ не имѣетъ права впоследствии по вновь приводимому основанію заявлять, что дорогѣ за нагрузку слѣдуетъ только 2 руб., хотя бы рядомъ съ этимъ, давая дорогѣ за провозъ 13 руб. вмѣсто 12, истецъ оставлялъ бы *тотъ* прежняго разсчета неприкосновеннымъ. Только въ этомъ смыслѣ можно согласиться съ взглядомъ Сената, высказаннымъ въ отд. рѣш. 30 сент. 1887 г. по д. *Дубинскаго съ Ино-Зап. ж. д. № 336—87* г. и др., въ которомъ Сенатъ говоритъ слѣдующее: „требованіе о возвратѣ излишнихъ денегъ, основанное на томъ, что при разчетѣ за провозъ не было сдѣлано скидки въ 10%, не было заявлено мировому судья, а впервые предъявлено апелляціонной инстанціи; у мирового же судьи заявлялось о переборѣ, не имѣющемъ ничего общаго со скидкой. При такихъ обстоятельствахъ Съездъ имѣлъ законное основаніе къ оставленію этого новаго ходатайства безъ разсмотрѣнія, какъ воспрепятствованнаго 332 ст. Уст. Гр. Суд., независимо отъ того, что это требованіе не увеличивало собою дѣны иска“. Если по этому дѣлу истецъ въ первоначальномъ своемъ разчетѣ самъ не требовалъ скидки въ 10% и находилъ неправильнымъ лишь, положимъ, примѣненіе тарифа, а впоследствии, убѣдившись въ правильности примѣненія тарифа, представилъ новый разсчетъ, въ которомъ плата исчислена по тому же тарифу, который былъ примѣненъ дорогою, но, взаимѣнъ этого, истецъ впервые потребовалъ въ своемъ разчетѣ % скидку, то въ этомъ заключается измѣненіе исковыхъ требованій. Если же никакого измѣненнаго разсчета представлено не было, а все дѣло заключается въ томъ, что истецъ первоначально объяснялъ причину разницы между итогомъ его разсчета и общимъ итогомъ взысканной платы невѣрнымъ примѣненіемъ тарифа, а впоследствии оказалось, что тарифъ примѣненъ былъ вѣрно, но что дорога не сдѣлала % скидки, *которая одѣлана была въ разсчетъ истца*, то судъ, конечно, не имѣетъ права по этой причинѣ оставлять искивыя требованія безъ разсмотрѣнія.— Впрочемъ, въ *отд. рѣш.* 16 мая 1891 г. по д. *Соболева съ Моск.-Кур. ж. д. № 6544—90* г. Сенатъ идетъ еще далѣе и признаетъ, напр., что истецъ вправе оспаривать примѣненіе того самаго тарифа, на который онъ самъ же вначалѣ ссылался.

¹⁾ Согласно прежнимъ „условіямъ перевозки“ переборъ по именнымъ накладнымъ всегда возвращался лицу, поименованному въ документѣ. Что же касается до накладныхъ на предъявителя, то наряду съ правилами, требующими лишь предъявленія документа, мы находимъ и такія правила, которыя предоставляютъ право на переборъ только дѣйствительному получателю груза

поставленія достаточно для того, чтобы судить о томъ, какъ мало можно полагаться на буквальную редакцію закона. Тѣмъ не менѣе, если отъ буквальной редакціи закона обратиться къ тому юридическому основанію, въ силу котораго переборы подлежатъ возврату, то нельзя не согласиться съ тѣмъ, что требовать возвращенія переборъ можетъ только то лицо, съ котораго они взяты. Основаніемъ требованія о возвратѣ перебора служитъ общее начало, въ силу котораго незаконный владѣлецъ чужого имущества обязанъ „возвратить его настоящему хозяину“ (ст. 609 Зак. Гр.). Поэтому, и необходимо согласиться съ мнѣніемъ Сената, изложеннымъ въ рѣш. 1888 г. № 6 по д. Карлинской, гдѣ Сенатъ разъясняетъ, что по смыслу стт. 574 Зак. Гр. и 72 Общ. Уст. „на отыскивающемъ возврата перебора лежитъ обязанность доказать, что оказавшійся переборъ взятъ именно съ него“. Само собою разумѣется, однако, что лицо, имѣющее право на полученіе перебора, можетъ право это передать другому лицу¹⁾.

Чѣмъ же, спрашивается, истецъ можетъ доказать, что переборъ взятъ именно съ него? Это, очевидно, вопросъ факта. Въ частности, необходимо сказать, что нѣтъ закона, который воспрещалъ бы доказывать это обстоятельство, между прочимъ, и фактомъ наклеиванія накладной въ рукахъ того лица, которое ищетъ переборъ. Въ Общемъ Уставѣ никакихъ другихъ доказательствъ даже не предусмотрено, ибо, получая деньги, дорога въ силу ст. 68 обязана лишь обозначить взысканную сумму въ накладной и, затѣмъ, въ доказательство полученія этой суммы—выдать накладную получателю (ст. 86); никакихъ особыхъ росписовъ съ означеніемъ, отъ кого именно платежъ полученъ, въ Общемъ Уставѣ не предусмотрено. Въ „правилахъ употребленія накладной и ея дубликата“, изданныхъ Мин. Путей Сообщенія,

(см. напр., Конв. II гр. 1871 г. § 91; 1877 г. § 91; 1883 г. §§ 255 и 259; Конв. III гр. 1870 и 1878 гг. § 91).

¹⁾ Ст. 72 Общ. Уст., содержитъ въ себѣ лишь подтвержденіе общаго юридическаго начала, никакихъ особыхъ тенденцій не преслѣдуетъ. Между тѣмъ, у насъ иногда высказываются мнѣнія, будто статья эта специально направлена противъ дѣятельности профессиональных скупщиковъ накладныхъ. Изъ этого даже стали выводить, что законъ воспрещаетъ передачу права на обратное полученіе перебора. Нѣкоторые судьи оставляли даже безъ разсмотрѣнія иски, предъявляемые скупщиками на томъ основаніи, что промыселъ этотъ вредный и воспрещенъ закономъ. Само собою разумѣется, что все это изъ закона не вытекаетъ. Въ цѣломъ рядѣ рѣшеній Сенатъ разъяснилъ, что скупка накладныхъ закономъ не воспрещена и что, поэтому, судъ лишь въ томъ случаѣ вправѣ оставить безъ разсмотрѣнія искъ, предъявленный скупщикомъ, если по обстоятельствамъ дѣла будетъ установлено, что скупка производится съ цѣлью обхода закона о частныхъ повѣренныхъ, т.-е., что дѣло въ дѣйствительности ведется для другого (отд. рѣш. 18 февр. 1895 г. по д. Удѣховскаго съ Юго-Зап. ж. д. № 1673—94 г. и др.).

дорогамъ предписано обозначать въ накладной, отъ кого именно деньги получены, но это распоряженіе не всегда исполняется; во всякомъ случаѣ, цѣль этого распоряженія, очевидно, не заключается въ установленіи обязательнаго, „предустановленнаго“ доказательства¹⁾. Понятно, однако, что признать фактъ находженія накладной въ рукахъ извѣстнаго лица доказательствомъ того, что именно это лицо платило деньги желѣзной дорогѣ, или что ему именно *передано* право на взысканіе перебора, всецѣло зависитъ отъ суда. Между прочимъ, дорога-отвѣтчица, конечно, имѣетъ право опровергать это доказательство документами, имѣющимися въ ея рукахъ (книгами, дубликатами, на которыхъ имѣются росписки дѣйствительныхъ получателей, ордерами на выпускъ товара изъ магазиновъ²⁾ и т. д.).

Право суда на свободную оцѣнку доказательствъ, приводимыхъ сторонами въ разъясненіе вопроса о томъ, кто именно платилъ провозныя деньги, или—кому передано право на взысканіе перебора, какъ бы ограничивается соображеніями Сената, изложенными въ рѣшеніи 1889 г. № 47 по д. Кадыша, но ограниченіе это лишь мнимое. По дѣлу Кадыша Мировой Съѣздъ, ссылаясь на стт. 54, 57, 78, 86 и 112 Общ. Уст. призналъ *въ видѣ общаго начала*, что право на переборъ по накладнымъ на предъявителя должно принадлежать держателю накладной. Лишь опровергая это юридически невѣрное положеніе (будто „*всякій*, въ рукахъ котораго *по какому-либо случаю* находится подлинная накладная, имѣетъ право требовать возврата перебора провозной платы *по тому одному*, что онъ есть фактический обладатель накладной“), Сенатъ поясняетъ, что „дубликатъ накладной на имя предъявителя можетъ переходить изъ рукъ въ руки, какъ всякій актъ безымянный; но, коль скоро обладатель сего доку-

¹⁾ Съ этимъ взглядомъ согласенъ, въ сущности, и Сенатъ, какъ видно, напр., изъ *отд. рѣш.* 10 сент. 1892 г. по д. Фишеровича съ Юго-Зап. ж. д. № 3563—91 г., въ которомъ Сенатъ признаетъ правильнымъ заключеніе Судебной Палаты о правѣ Фишеровича на предъявленіе иска о переборѣ „въ виду находженія въ рукахъ Фишеровича накладныхъ на перевезенный грузъ и неуказанія въ нихъ дорогою получателя“ (вмѣсто получателя въ накладныхъ былъ указанъ пароходъ, къ которому должны были быть поданы вагоны). Фактъ находженія накладной въ рукахъ истца можетъ быть признанъ доказательствомъ также и въ томъ случаѣ, когда желѣзная дорога, не стѣсняя въ накладной, кто уплатилъ деньги и не представивъ въ судъ потребованныхъ истцомъ дубликатовъ накладныхъ, тѣмъ самымъ отняла у грузоходянина возможность доказать свое право на переборъ инымъ способомъ (*отд. рѣш.*... янв. 1891 г. по д. Брегмана съ Привисл. ж. д.).

²⁾ Ордера на выпускъ груза изъ магазиновъ не могутъ считаться вѣдъ судебными свидѣтельскими показаніями; слѣдовательно, ими можно доказывать, что грузъ получалъ не истецъ, а другое лицо (*отд. рѣш.* 25 апр. 1889 г. по д. Эмисберга съ Юго-Зап. ж. д. № 3002—89 г.).

монта объявился при получении груза, который выдается съ роспискою получателя, и самый дубликатъ замѣнился накладною, сія послѣдняя *утрачиваетъ* значеніе акта на предъявителя и способность простаго перехода изъ рукъ въ руки, почему одно фактическое нахождение накладной у извѣстнаго лица, *безъ представленія друмихъ доказательствъ*, не можетъ присваивать сему лицу всѣ права, принадлежащія хозяину накладной“). ¹⁾ Такимъ образомъ, смыслъ этого разъясненія тотъ, что держателю накладной, какъ таковому, никакихъ правъ не присваивается, что для легитимациі лица, заявляющаго претензію о переборѣ, одно предъявленіе накладной не можетъ считаться безусловно достаточнымъ. Но изъ этого разъясненія вовсе не вытекаетъ, что къ искамъ о возвратѣ переборовъ не должны имѣть примѣненія стт. 129 и 456 Уст. Гр. Суд., въ силу коихъ оцѣнка письменныхъ доказательствъ, представленныхъ къ дѣлу, предоставлена суду, разрѣшающему дѣло по существу. Впрочемъ, даже строго придерживаясь буквы этого разъясненія, нельзя отвергать за истцомъ права ссылаться, напр., на *свидѣтельскія показанія* въ подтвержденіе того, что накладная (на предъявителя) передана именно ему желѣзною дорогою послѣ того, какъ имъ же уплочены были деньги. Что же касается *передачи* права на полученіе перебора, то согласно нашей практикѣ оно должно быть удостовѣрено какимъ-либо *письменнымъ* доказательствомъ, хотя *по общему правилу* для передачи всякаго рода движимаго имущества письменная форма необязательна ²⁾.

Какъ бы то ни было, изъ того, что право на переборъ принадлежитъ плательщику, разумѣется, не слѣдуетъ, что оно принадлежитъ

¹⁾ Это положеніе развито еще въ отд. рѣш. 17 ноября 1889 г. по д. Фурмана съ Харьк.-Никол. ж. д. № 3890—89 и мн. др., гдѣ Сенатъ объясняетъ, что судъ не можетъ признать за истцомъ право на переборъ по одному „построенному на предположеніи заключенію, что истецъ долженъ быть признанъ плательщикомъ провозной платы, ибо таковая уплачивалась на станціи назначенія предъявителемъ, т.-е., держателемъ дубликата накладной, которымъ въ настоящее время является истецъ“. — Однако, заключеніе суда о *тождествѣ личности* плательщика и истца по данному дѣлу, кассационной повѣрѣе подлежатъ не можетъ. (отд. рѣш. 1 дек. 1889 г. по д. Глейбермана съ Польшк. ж. д. № 3866—89 г. и мн. др.).

²⁾ По разъясненіямъ Сената право на взысканіе перебора можетъ быть передаваемо и по *домашнему акту* (отд. рѣш. 16 дек. 1889 г. по д. Странуна съ Орл.-Гряз. ж. д. № 6280—88 г. и мн. др.). Въ рѣш. Общ. Собр. Касс. Д-товъ Сената 1896 г. № 29 разъяснено, сверхъ того, что *передаточныя надписи*, учиняемыя на накладныхъ, на взысканіе перебора и вообще на предъявленіе къ желѣзнымъ дорогамъ всякаго рода требованій, основанныхъ на накладной, *не подлежатъ гербовому сбору*. — Сбору этому не подлежатъ и *всприятельныя* надписи на полученіе перебора (см. Сбор. Тар. № 199, Цирк. Д-та ж. д. 27 февр. 1891 г. № 2500).

только тому, кто лично явился на станцію для внесенія денегъ въ кассу желѣзной дороги. Въ торговомъ быту деньги отъ имени грузо-хозяина почти всегда вносятся другими лицами, какъ-то: коммиссіонерами, прикащиками, артельщиками, извозчиками, которыхъ посылаютъ для забора товара на станцію; лица эти не имѣютъ права на переборъ. Это подтверждено въ цитированномъ выше рѣшеніи Сената по д. Кадыша и въ рѣш. 1890 г. №№ 112 и 113 по дд. Зворыкина и Венига, въ которыхъ разъяснено, что судъ вправе допустить свидѣтельскія показанія въ удостовѣреніе того, что деньги уплачены желѣзной дорогѣ отправителемъ груза, хотя бы квитанція въ полученіи денегъ и была выдана на имя товарополучателя, а также—это лицо, получившее грузъ и уплатившее за него деньги желѣзной дороги, дѣйствовало не въ качествѣ хозяина груза, а лишь по порученію и за счетъ сего послѣдняго (если это обстоятельство не было оговорено въ роспискѣ о полученіи груза). Въ силу тѣхъ же соображеній свидѣтельскія показанія могутъ и должны быть допущены въ подтвержденіе *обратнаго* факта, т. е., въ подтвержденіе того, что деньги уплочены *отправителемъ* за счетъ *получателя*. Вообще, вопросъ о томъ, кто несетъ издержки провоза, зависитъ отъ соглашенія между отправителемъ и получателемъ. Если стороны согласились, что издержки эти должны падать на получателя, то *перевести* платежъ денегъ на получателя отправитель не всегда имѣетъ возможность, такъ какъ дорога можетъ потребовать внесенія провозныхъ денегъ *впередъ* (ст. 67 Общ. Уст.). Кромѣ того, стороны могли условиться о кредитированіи фрахта. Въ силу этого нѣтъ никакого основанія не допускать свидѣтелей въ подтвержденіе того, что фрахтъ уплоченъ отправителемъ за счетъ получателя ¹⁾. Въмѣсто свидѣтельскихъ показаній могутъ быть допущены и *письменныя* удостовѣренія, исходяція отъ лица, уплатившаго деньги (*отд. рѣш.* 24 мая 1889 г. по д. Динерзона съ Орл.-Гряз. ж. д. № 2152—89 г., 25 окт. 1896 г. по д. Новогрудскаго съ Моск.-Брест. ж. д. и др.) ²⁾.

¹⁾ Вопросъ этотъ находится теперь въ разсмотрѣніи Гр. Касс. Д-та Прав. Сената. О томъ, что вопросъ этотъ не можетъ вліять на взысканіе недобора см. ниже.

²⁾ На практикѣ излишняя строгость въ толкованіи ст. 72 Общ. Уст. крайне затрудняетъ предъявленіе претензій о переборахъ даже въ тѣхъ случаяхъ, когда эти претензіи предъявляются не по праву передачи, а самими получателями грузовъ. Такъ, напр., на 58-мъ сѣздѣ дорогъ I группы доложена была жалоба Рижскаго Биржеваго Комитета, въ которой указано было на то, что „уплаты обыкновенно производятся посылаемыми за грузомъ артельщиками, посыльными, рабочими и т. п., розысканіе которыхъ нѣрѣдко бываетъ невозможно; равнымъ образомъ, самая уступка перебора отправителемъ сопряжена

Если переборъ возвращается тому, съ кого онъ взятъ, то понятно, что онъ возвращается отправителю, когда грузъ франкированъ, и получателю, — когда на него была переведена уплата провозныхъ денегъ ¹⁾. Если же деньги вносились частью отправителемъ, а частью получателемъ, то по необходимости приходится предоставить право на переборъ и тому, и другому. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, правда, можно сказать, что переборъ допущенъ именно за такую операцію, за которую деньги платилъ одинъ отправитель или получатель, но изъ этого нельзя выводить, что право на переборъ принадлежитъ только отправителю или только получателю. Общій итогъ всей взысканной платы представляетъ для грузохозяина одно цѣлое, въ которомъ онъ разбираться не обязанъ ²⁾.

Переборы по Общему Уставу возвращаются лишь *по требованію* плательщика, т.-е., дорога не обязана *по собственному почину* не только *возвращать* замѣченные ею переборы, но даже *уведомлять* объ этомъ плательщиковъ тѣмъ или инымъ способомъ. Возвращать переборы безъ требованія плательщика дорога какъ будто бы и *не вправе* (такъ какъ тутъ замѣшанъ интересъ казны). Это несправедливость, которой никакими серьезными доводами оправдать нельзя. Несправедливость эта теперь отчасти устранена Министерствомъ

съ формальностями, не соответствующими часто повторяющимся мелкимъ полученіямъ“ (Прот. № 106). Для устранения этихъ неудобствъ на XXVIII Общемъ Съѣздѣ рѣшено было ходатайствовать о разрѣшеніи грузохозяевамъ передавать свои штемпеля для приложенія ихъ къ роспискамъ о полученіи грузовъ (см. выше, стр. 33) что нынѣ и допущено.

¹⁾ См. цит. рѣш. 1889 г. № 47 по д. Кадыша. Судъ не можетъ признавать за получателемъ право на переборъ, взятый съ отправителя, на томъ только основаніи, что „истецъ, будучи получателемъ груза, тѣмъ самымъ являлся участникомъ въ расходахъ по его перевозкѣ“, ибо „право на предъявленіе только рода исковъ не можетъ принадлежать вообще третьимъ лицамъ, въ томъ числѣ и товарополучателямъ, независимо отъ установленныхъ между нимъ и товароотправителемъ договорныхъ отношеній“ (отд. рѣш. 21 окт. 1887 г. по д. Рабиновича съ Кур.-Хар.-Аз. ж. д. № 4600—86 г.). Contra см. практику у Féraud-Giraud, II, 53 и Eger, II, 374.—Но если деньги уплачены получателемъ *за счетъ отправителя*, то послѣднему принадлежитъ и право на переборъ (см. выше). Фактъ уплаты денегъ получателемъ за счетъ отправителя, впрочемъ, обыкновенно виденъ уже изъ того, что *накладная* по уплатѣ денегъ *переслана отправителю* и находится у него въ рукахъ. Поэтому, заслуживаетъ полного сочувствія ходатайство Рижскаго Биржеваго Комитета о признаніи за отправителями права на переборъ по находящимся у нихъ *накладнымъ* (отделено въ 1893-мъ году XXXV Общ. Съѣздомъ—Прот., стр. 21).

²⁾ По проекту „условій перевозки“ XXIII Общ. Съѣзда переборъ хотя бы и при частичной франкировкѣ выдается *получателю*, если переборъ не превышаетъ всей суммы, внесенной получателемъ. Въ противномъ случаѣ *излишекъ* возвращается отправителю.

Путей Сообщенія, а именно, распоряженіемъ, послѣдовавшимъ въ 1897 году, о вывѣшиваніи на станціяхъ реестровъ переборовъ ¹⁾. Вопросъ этотъ, однако, имѣетъ настолько существенное значеніе, что онъ должнъ быть регулированъ въ законодательномъ порядкѣ ²⁾. Слѣдуетъ, кромѣ того, замѣтить, что, если переборъ потребованъ къ возврату, то дорога обязана вернуть *весь* найденный ею переборъ,

¹⁾ Вопросъ о введеніи этого порядка былъ предварительно обсужденъ на конвенціонномъ сѣздѣ (въ 1896 г.) и разрѣшенъ сѣздомъ въ утвердительномъ смыслѣ.

²⁾ При организаціи контроля на желѣзныхъ дорогахъ ни одна копейка перебора не остается нераскрытою, между тѣмъ какъ для большинства грузо-хозяевъ переборы часто остаются тайной за неизмѣнимъ времени и средствъ для провѣрки взысканной платы. При такихъ условіяхъ ни одно коммерческое предпріятіе не имѣетъ обыкновенія удерживать у себя завѣдомо чужія деньги, а тѣмъ болѣе не извѣщать о нихъ своимъ комитетомъ. Зная имя и адресъ отправителя или получателя—плательщика, дорога всегда можетъ извѣстить его о переборѣ, а если адресъ неизвѣстенъ или сумма слишкомъ мала, то дорога можетъ отъ времени до времени о подобныхъ незначительныхъ переборахъ, не оставляя ихъ у себя, вывѣшивать объявленія, что теперь и признано возможнымъ.—По правиламъ, опубликованнымъ въ Сб. Тар. № 858 (отъ 5 іюня 1897 г.) возвратъ переборовъ (на сумму не менѣе 10 коп.) производится станціями по реестрамъ контрольныхъ учрежденій желѣзныхъ дорогъ; реестры эти выставляются на станціяхъ въ теченіи 3-хъ мѣсяцевъ и хранятся тамъ же остальные 9 мѣсяцевъ. Для немедленнаго получения перебора, указанного въ реестрѣ, требуется только заполнить бланкъ „заявленія“ и приложить накладную. Проценты *станціи не* выплачиваютъ. Правила эти, впрочемъ, пока введены еще не на всѣхъ дорогахъ.—См. пренія по этому вопросу въ Трудахъ Общ. Сѣзда 1881 г. стр. 313 и сл. (протівъ извѣщенія безусловно высказался одинъ только И. А. Вышнеградскій—въ силу того аргумента, что извѣщеніе о переборахъ поведетъ къ развитію скупки желѣзнодорожныхъ накладныхъ, которая является эксплуатаціею публики; и здѣсь, такимъ образомъ, чтобы спасти грузоотправителей отъ эксплуатаціи скупщиковъ, рѣшено было принести въ жертву ихъ же собственные интересы, защиту которыхъ взяли на себя тогдашніе гг. представители желѣзныхъ дорогъ, какъ, напр., гг. Бліохъ и С. Ю. Витте; это называется: „das Kind mit dem Bade ausschütten“). См. также Труды Комиссіи гг. Баранова; Докладъ объ условіяхъ перевозки, стр. 136, 222; Заявленія Варшавской Подкомиссіи, стр. 251 и др.—На нѣмецкихъ дорогахъ принято правило извѣщать (thunlichst bald zu avisiren) о переборахъ (§ 61 регламента). Французскимъ дорогамъ также вмѣнено въ обязанность возвращать переборы, не выжидая заявленія претензій (Fégaud-Giraud, II, 51).—Мѣра, введенная теперь у насъ Министерствомъ Путей Сообщенія (вывѣшиваніе реестровъ переборовъ), приведетъ къ желательнымъ результатамъ, т.-е., къ облегченію возврата переборовъ лишь въ томъ случаѣ, если одновременно съ этимъ будутъ приняты радикальныя мѣры къ ускоренію самой разсчетной процедуры, особенно въ прямыхъ сообщеніяхъ (энергическіе шаги въ этомъ направленіи въ послѣднее время уже сдѣланы; см., напр. Сбор. Тар. № 767).

не стѣсняясь тѣмъ, что въ заявленіи грузохозина по ошибкѣ показана меньшая цифра ¹⁾.

Не будучи обязана (въ силу закона) извѣщать грузохозина объ открытомъ ею переборѣ, дорога, однако, въ силу ст. 72 обязана переборъ этотъ внести *въ казначейство* и, притомъ, внести его туда своевременно, такъ какъ только со дня внесенія денегъ въ казначейство дорога не обязана болѣе платить *процентовъ* на переборъ (см. ниже). Если, затѣмъ, переборъ не будетъ востребованъ плательщикомъ въ теченіе давностнаго срока, то онъ поступаетъ *въ доходъ казны*. По первоначальному проекту невостребованные переборы должны были поступать въ доходъ самихъ дорогъ (въ реновационный капиталъ); но, такъ какъ это могло бы служить лишнимъ препятствіемъ къ искорененію переборовъ, то Гос. Совѣтъ и напелъ болѣе цѣлесообразнымъ приравнять невостребованные переборы къ выморочнымъ имуществамъ ²⁾.

Проценты на переборы полагаются въ размѣрѣ 12 годовыхъ со дня взысканія перебора по день „возвращенія его грузоотправителю или внесенія въ казначейство“. Постановленіе это, однако, какъ уже сказано выше, въ силу ст. 4 Бернской Конвенціи, не относится къ международнымъ отправкамъ, по которымъ переборъ под-

¹⁾ Признано на XXXI Общ. Сѣздѣ, вопреки предложенію Главн. Общества, которое рекомендовало принять къ руководству правило, заведенное уже въ мѣстномъ сообщеніи дорогъ Главн. Общ., а именно, то правило, что „если претендентъ требуетъ возврата перебора въ меньшей суммѣ, чѣмъ ему причитается, то желѣзная дорога должна возвратить только ту часть перебора, которая затребована“ (Прот. XXXI Сѣзда, стр. 53). Прав. Сенатъ призналъ по одному дѣлу, что „ошибка въ означеніи суммы требуемаго перебора въ сдѣланномъ заявленіи по 121 ст. Общ. Уст. не лишаетъ истца права *исправить свою ошибку при предъявленіи иска* въ судъ, если давностный срокъ не прекращенъ“ (отд. рѣш. 15 дек. 1889 г. по д. *Святоторова съ Главн. Общ.* № 6337.—88 г.).

²⁾ Общ. Уст. съ сужд., стр. 51. Внесенію въ казначейство подлежатъ лишь тѣ переборы, „срокъ на взысканіе коихъ истекъ послѣ 16 іюля 1886 г.“; сдѣланные ранѣе переборы, такимъ образомъ, остаются въ пользу дорогъ (Собр. Уз. 1890 г. № 54). Дорогамъ предписано было вносить переборы въ казначейство „по мѣрѣ обнаруженія ихъ контролемъ сборовъ“ (Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1888 г. № 35); но, впоследствии, вмѣсто этого дорогамъ вмѣнено въ обязанность вносить переборы *за истекшій годъ* къ 1-му марту (тамъ же, № 44; о затрудненіяхъ, встрѣтившихся на практикѣ, см. Прот. XXVI Общ. Сѣзда, стр. 57). Благодаря такому порядку, переборы вносятся въ казначейство весьма часто уже въ такое время, когда грузохозинъ (не заявившій претензіи) уже потерялъ на нихъ право по давности. При подобныхъ условіяхъ на внесеніе въ казначейство нельзя смотрѣть, какъ на предоставленіе денегъ въ распоряженіе собственника.

лежитъ возвращенію съ $\%$ лишь изъ 6 годовыхъ со дня подачи заявленія (по аналогичному примѣненію ст. 42 Конвенціи)¹⁾.

„Возвращеніемъ“ должна считаться лишь дѣйствительная выдача, а не одинъ отвѣтъ (на заявленіе плательщика) о согласіи дороги вернуть переборъ (ст. 123 Общ. Уст.). Если по полученіи отвѣта заявитель не получитъ немедленно признанной суммы перебора, то, во избѣжаніе дальнѣйшаго наростанія процентовъ, дорога всегда имѣетъ право внести переборъ въ казначейство (см. Соглаш. о прям. сообщ.); это право и дано ей именно на случай уклоненія грузохозяина отъ своевременнаго полученія перебора (*Общ. Уст. съ сужд.*, стр. 51²⁾).

Признавая установленный въ ст. 72 Общ. Уст. размѣръ процентовъ „взысканіемъ за упущеніе желѣзной дороги при расчетахъ ея съ грузохозяевами“, т.-е., законною неустойкою, Сенатъ разъяснилъ, что ст. 72, какъ и всякія другія постановленія матеріальнаго права, не можетъ имѣть обратнаго дѣйствія, т.-е., что на переборы, взысканные до 16 іюля 1885 года, не могутъ быть начисляемы $\%$ въ размѣрѣ, указанномъ въ ст. 72 (отд. рѣш. 19 окт. 1889 г. по д. *Раюзина съ Главн. Общ. № 2637—89 г. и др.*). Имѣя, однако, въ виду постановленіе ст. 111 Общ. Уст., подлежащее примѣненію по аналогіи во *всѣмъ* денежнымъ требованіямъ, предъявляемымъ къ желѣзнымъ дорогамъ въ порядкѣ, установленномъ въ стт. 121 и слѣд. Общ. Уст., слѣдуетъ признать, что эти (т.-е., старыя) переборы подлежатъ возвращенію съ $\%$ изъ 6 годовыхъ со дня подачи заявленія, если заявленіе подано послѣ 16 іюля 1885 г. Въ томъ же размѣрѣ $\%$ по смыслу стт. 111 и 121 Общ. Уст. подлежатъ начисленію и на тѣ суммы, которыя возвращаются грузохозяину не въ качествѣ перебора, а по другому основанію (напр., разница въ та-

¹⁾ Слѣдуетъ впрочемъ, замѣтить, что, напр., нѣмецкія дороги совсѣмъ не платятъ $\%$ по переборамъ, ссылаясь на „регламентъ“ и на общія юридическія начала (Buschman, 156).

²⁾ Когда искъ представляется по нѣсколькимъ разновременнымъ накладнымъ, то судъ, присуждая переборъ съ $\%$ по ст. 72, если этого требуетъ истецъ, обязанъ въ рѣшеніи указать сумму перебора *по каждой накладной отдельно* съ указаніемъ времени, начиная съ котораго должны исчисляться $\%$. Эти свѣдѣнія должны быть видны изъ просительнаго пункта исковаго прошенія. Если, однако, дорога отвѣтчица своевременно не спорила противъ неопредѣленности исковыхъ требованій, то неуказаніе въ рѣшеніи того момента, съ котораго должны исчисляться $\%$ (т.-е., неопредѣленное присужденіе $\%$ „со дня полученія перебора“) является таинымъ недостаткомъ, который можетъ быть исправленъ въ порядкѣ ст. 964 Уст. Гр. Суд. и не можетъ служить поводомъ кассациі (отд. рѣш. 1 дек. 1889 г. по д. *Глейбермана съ Полтвск. ж. д. № 3866—89 г. и др.*).

рифѣ, возвращаемая при вывозѣ груза за границу, плата за перевозку порожнихъ спиртовыхъ цистернъ, возвращаемая послѣ перевозки спирта въ этихъ цистернахъ и т. п.).

Переходимъ теперь къ правиламъ о взысканіи *недора*. Въ силу ст. 73 Общ. Уст. „взысканіе съ отправителя или получателя недора, т.-е., недополученныхъ желѣзною дорогою *вслѣдствіе неправоустановленнаго исчисления* сборовъ и провозной платы, производится *общеправительственнымъ порядкомъ*, причѣмъ на пополненіе недора могутъ быть обращаемы дорожно причитающіеся съ нея грузокозаяину переборы и другіе платежи“.

Буквальная редакція ст. 73 можетъ ввести въ заблужденіе, такъ какъ она даетъ поводъ думать, будто возврату подлежитъ лишь недоръ, оказавшійся *вслѣдствіе ошибки* въ исчисленіи платы. На самомъ дѣлѣ, однако, въ силу стт. 68 и 71 Общ. Уст. (какъ и при взысканіи переборовъ), *довзысканію подлежитъ всякая сумма, недо-взысканная въ нарушение законодѣйствующихъ и опубликованныхъ тарифовъ и такъ дополнительныхъ сборовъ*, независимо отъ того, какою причиною объясняется недоръ (подтверждено въ рѣш. Сената 1893 г. № 83 по д. Упр. Кроншт. Крѣпостной Артиллеріи ¹⁾). Требованіе о доплатѣ недора подлежитъ удовлетворенію, хотя бы грузокозаяинъ и былъ введенъ въ *заблужденіе* агентами желѣзной дороги относительно размѣра причитающихся платежей. Если это заблужденіе причинило ему убытки (такъ какъ сумму, указанную агентомъ, онъ принялъ въ расчетъ при назначеніи продажной цѣны и т. п.), то онъ при наличности извѣстныхъ исключительныхъ условий вправе отыскивать эти убытки въ общемъ порядкѣ (ст. 574 Зак. Гр.; см. выше, стр. 273); но это не освобождаетъ его отъ обязанности вернуть недоръ ²⁾.

¹⁾ *Причина недора*, по разъясненію Сената, приобретаетъ значеніе только тогда, когда возникаетъ вопросъ о примѣненіи пункта 3-го ст. 136 Общ. Уст., указывающаго тотъ начальный моментъ, съ котораго исчисляется *давность* для исковъ о недорахъ. *Здѣсь*, по разъясненію Сената, имѣются въ виду не всѣ недоры, а лишь тѣ, которые объясняются ошибкою въ окончательномъ расчетѣ.

²⁾ О правѣ на отысканіе убытковъ не можетъ быть рѣчи въ тѣхъ случаяхъ, когда недоръ объясняется *ошибочнымъ примѣненіемъ* дѣйствующихъ тарифовъ. Законодѣйствующіе и *надлежащимъ образомъ опубликованные* тарифы предполагаются всѣмъ извѣстными, и никто не можетъ отговариваться незнаніемъ ихъ (см., однако, выше, стр. 234 прим. и 269). Это начало неоднократно подтверждено, напр., въ рѣшеніяхъ франц. касс. суда вопреки обратной тенденціи низшихъ судовъ (Dalloz, 1883, I, 32; 1885, I, 436; 1889, I, 146, 235 и мн. др. Sarrut, 349; Féraud-Giraud, II, 50—57; на этомъ основаніи Касс. Судъ, между прочимъ, признаетъ, что дороги не обязаны извѣ-

Отъ обязанности вернуть недоборъ, разумѣется, не избавляетъ грузохозяина и *соглашеніе* его съ агентомъ желѣзной дороги о томъ, чтобы расчетъ, сдѣланный на станціи отправленія, считался окончательнымъ ¹⁾, ибо такое соглашеніе въ силу ст. 71 Общ. Уст. является *недѣйствительнымъ* ²⁾.

цать отправителей о прекращеніи временно существовавшего неправильнаго примѣненія тарифовъ). Нѣмецкіе юристы, повидимому, придерживаются нѣсколько иного взгляда. Судя по замѣчанію Эгера (II, 423; Schott, 380), они вообще не считаютъ грузохозяина обязаннымъ доплатить недоборъ въ исправленіе первоначальнаго расчета, *если это сопряжено для него съ убыткомъ*. Въ подтвержденіе этой практики, впрочемъ, ссылаются лишь на старую редакцію § 53 „регламента“, въ которомъ было сказано, что ошибки „не должны служить къ ущербу“ какъ дороги, такъ и плательщика; если же обязать грузохозяина хотя бы и съ ущербомъ для него внести недоборъ, то здѣсь будетъ уже отступленіе отъ буквальнаго содержанія регламента. Въ нынѣ дѣйствующей редакціи § 53 (61) гласитъ уже, что грузохозяинъ безусловно обязанъ „das zu wenig geforderte nachzuzahlen“. Германскій *проектъ* 1874 года также отказываетъ дорогамъ въ правѣ на взысканіе недобора, если расчетъ, основанный на *примѣненіи опубликованныхъ тарифовъ*, былъ особо сообщенъ отправителю *письменно* въ отвѣтъ на его предварительный запросъ. Ср. у насъ Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 345—52. Объ отвѣтственности дорогъ за невѣрныя свѣдѣнія о *грузѣ*, помещенныя въ дубликатъ (и могущія вліять, между прочимъ, на разбиръ провозныхъ денегъ) см. выше, стр. 12.

¹⁾ Подтверждено въ отд. рѣш 30 сент. 1887 г. по д. *Шилова съ Раз-Бозл. ж. д. № 4072—86* г. См. также Fégaud-Giraud, II, 51,

²⁾ Пржежая практика, наоборотъ, ссылаясь на договоръ дороги съ отправителемъ, признавала иногда начало неизмѣняемости того расчета, который сдѣланъ на станціи отправленія (см., напр., о практикѣ С.-Петербургскаго Коммерческаго Суда Прот. XXII Общ. Съѣзда, стр. 50; ср. упомянутую выше практикѣ французскихъ коммерческихъ судовъ). Съ своей стороны, и Комиссія гр. Баранова, приводя рядъ фактовъ, когда перетаксировка на станціи назначенія переворачиваетъ вверхъ дномъ всѣ расчеты отправителя, находила, что подобная перетаксировка не только вредна для торговли, но и противорѣчитъ узаконеніямъ о договорахъ (Труды Комиссіи; *Докладъ* объ условіяхъ перевозки, стр. 130—1; 144—5; см. также т. IV, ч. 1 стр. 152—4; см. въ этомъ смыслѣ также предложеніе русскаго делегата на Бернской Конференціи—мое изд. Конференціи, стр. 74). Со введеніемъ Общаго Устава, безусловно воспрепятствующаго оказывать отдѣльнымъ лицамъ преимущества по перевозкѣ и съ введеніемъ системы двухъ расчетовъ (предварительнаго на станціи отправленія и окончательнаго на станціи назначенія) въ правилахъ Мип. Путей Сообщенія и въ утвержденной имъ формѣ накладной (см. выше, стр. 34), вопрошь о безусловномъ правѣ дорогъ на перетаксировку не можетъ возбуждать никакихъ юридическихъ сомнѣній (см., впрочемъ, о порядкѣ расчетовъ между дорогами—Соглаш. о прам. сообщ.). Неудобства, вызываемыя перетаксировкою, могутъ быть устранены лишь въ законодательномъ порядкѣ. Отъ законодателя зависитъ хотя бы дѣйствительно узаконить начало неизмѣняемости расчета станціи отправленія (какъ это сдѣлано, напр., въ нѣкоторыхъ изъ американскихъ Штатовъ—American Law Review, 1887 г., стр. 1018). Но,

Все это, однако, не относится къ такимъ недоборамъ, которые не соединены съ нарушеніемъ тарифовъ, т.-е., къ недоборамъ въ

что можетъ сдѣлать законодатель, того не можетъ сдѣлать судъ. Такъ, напр., попытка Прав. Сената въ рѣш. 1890 г. № 79 по д. Русанова устранить вредныя послѣдствія перетаксировки *путемъ толкованія примѣч. къ ст. 71 Общ. Уст.* является, очевидно, неудачною. Въ этомъ примѣчаніи, какъ мы видѣли выше—§ 35, сказано, что къ тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, „въ уставахъ которыхъ содержатся постановленія, несогласныя съ правилами, изложенными въ ст. 71, сіи послѣднія примѣняются въ той лишь мѣрѣ, насколько они не противорѣчатъ означеннымъ постановленіямъ“. Къ числу этихъ дорогъ относилсь всѣ дороги Главн. Общества, въ уставѣ котораго (§ 12) сказано слѣдующее: „въ тѣхъ случаяхъ, когда общество признаетъ полезнымъ сдѣлать кому-либо изъ отправителей или подрядчиковъ транспортъ уступки въ тарифѣ, на особыхъ условіяхъ, то оно обязано предоставить таковую же уступку всѣмъ прочимъ отправителямъ и подрядчикамъ, которые примутъ тѣ же самыя условія, такъ чтобы ни въ какомъ случаѣ не могло быть личнаго исключительнаго преимущества“. Изъ этого-то правила Сенатъ и сдѣлалъ тотъ выводъ, что *увеличеніе платы въ пользу Николаевской ж. д. противъ размѣра, первоначально условленнаго на станціи отправленія, допущено быть не могло*, т.-е., что Николаевская ж. д. не имѣла права на взысканіе недобора, хотя бы даже станція отправленія, составившая первоначальный расчетъ, и принадлежала *чужой* дорогѣ (этотъ послѣдній выводъ Сенатъ основываетъ на томъ, что станція отправленія заключаетъ договоръ съ отправителемъ отъ имени *всѣхъ* дорогъ прямаго сообщенія). Неправильность этого рѣшенія очевидна. Во первыхъ, не было никакого основанія разсматривать въ качествѣ *окончательнаго* условія *предварительный* расчетъ станціи отправленія, который, какъ это прямо видно изъ *дѣйствующей и утвержденной формы накладной, находящейся въ рукахъ отправителя*, всегда можетъ быть измѣненъ въ *окончательномъ* расчетѣ станціи назначенія“. Въ вторыхъ, § 12 Уст. Главн. Общ., конечно, не имѣетъ того смысла, будто бы *каждый* агентъ желѣзной дороги имѣетъ полномочіе отъ имени Общества дѣлать уступки грузоотправителямъ противъ дѣйствующихъ тарифовъ. Въ третьихъ, допуская уступки *на извѣстныхъ условіяхъ*, § 12 требуетъ, чтобы уступки эти были сдѣланы всѣмъ прочимъ отправителямъ, которые примутъ тѣ же условія, „такъ, чтобы ни въ какомъ случаѣ не могло быть личнаго исключительнаго преимущества“. Послѣдняя оговорка не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что уступка, сдѣланная *безъ всякихъ условій*, просто ради отдѣльнаго лица, является недѣйствительною, ибо она по самому существу своему не можетъ быть распространена на прочихъ отправителей. Наконецъ, если даже допустить невозможный выводъ, будто каждый изъ агентовъ Николаевской ж. д. вправѣ распоряжаться всѣмъ ея достояніемъ, дѣлая грузоотправителямъ всякія уступки, какія ему вздумается сдѣлать, то какимъ образомъ можно признавать подобное же право за всѣми агентами *чужихъ* дорогъ, которые отъ управленія Николаевской ж. д. ни въ какой зависимости не находятся? Какимъ образомъ имъ можно предоставить то право, которое по буквальному смыслу § 12 можетъ быть осуществлено только самимъ Главн. Обществомъ, „когда оно признаетъ полезнымъ“ этимъ правомъ воспользоваться? Впрочемъ, можетъ статься, что рѣшеніе Сената по д. Русанова объясняется случайными *предѣлами кассационной жалобы*.

суммахъ, идущихъ на возмѣщеніе понесенныхъ дорогами расходовъ и убытковъ и т. п. (ср. сказанное выше, стр. 372, о переборахъ).

Недоборъ въ силу ст. 73 взыскивается „съ отправителя или получателя“¹⁾. Здѣсь говорится о такомъ недоборѣ, который приходится взыскивать уже *послѣ выдачи груза* получателю. До этого дорога имѣетъ дѣло съ *самымъ грузомъ*, съ котораго она вправѣ взыскивать всѣ причитающіяся ей по перевозкѣ суммы; до уплаты этихъ суммъ грузъ *выдачѣ* не подлежитъ (см. § 44). Когда же грузъ *выданъ*, то недоборъ подлежитъ взысканію: а) только съ отправителя—если грузъ былъ франкированъ²⁾ и б) съ отправителя (какъ контрагента желѣзной дороги) или съ получателя, если плата была переведена. При частичной франкировкѣ отвѣтственными лицами также являются оба, т.-е., какъ отправитель, такъ и получатель (ср. выше, стр. 60—2)³⁾.

„На пополненіе недобора могутъ быть обращаемы дорожно причитающіеся съ нея *грузокозьянну переборы и другіе платежи*“ (ст. 73). Здѣсь разумѣются не только платежи, причитающіеся грузокозьянну (напр., наложенный платежъ) по той отправкѣ, по которой допущенъ недоборъ, но и платежи, причитающіеся ему по *другимъ* отправкамъ⁴⁾. Еслибы дѣло шло о той же отправкѣ, то въ законѣ не могло бы

¹⁾ Судъ, разумѣется, не имѣетъ права отказать во взысканіи недобора съ получателя только потому, что договоръ перевозки заключенъ съ отправителемъ (отд. рѣш. 13 февр. 1888 г. по д. Карцева съ Ряз.-Вяз. ж. д. № 3521—87 г.). Искъ о недоборѣ можетъ быть предъявленъ *дорожно назначенія* отъ имени всѣхъ прочихъ дорогъ (ст. 86 Общ. Уст.).

²⁾ Приемъ франкированнаго груза получателемъ самъ по себѣ не можетъ быть рассматриваемъ, какъ конклюдентное дѣйствіе, свидѣтельствующее о согласіи *получателя* принять на себя обязательство предъ желѣзною дорожною въ отношеніи позднѣйшей уплаты недополученнаго фрахта (см. выше, стр. 62).—*Contra*—нѣмецкая практика (Eger, II, 374). Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что практика эта имѣетъ дѣло съ *прямымъ закономъ*, котораго у насъ не имѣется (art. 406 Кодекса).

³⁾ Необходимо, однако, замѣтить, что если съ получателя *недовзыскана* при выдачѣ груза такая сумма, которая значилась въ накладной и могла быть взыскана при самой выдачѣ, то дорога въ силу ст. 115 теряетъ право регресса къ отправителю.—Объ условіяхъ взысканія платежей за перевозку съ получателя см. выше стр. 60—2. По разъясненію Герм. Имп. Суда, § 61 „регламента“ не относится къ недобору въ *таможенныхъ пошлинахъ*, вслѣдствіе чего недоборъ этотъ можетъ быть отыскиваемъ только съ отправителя, тѣмъ болѣе, что получателя нельзя всегда рассматривать, какъ лицо, „обогатившееся“ на счетъ дороги, такъ какъ онъ не всегда собственникъ товара (Eisenb. Entscheid, I, 304—5).

⁴⁾ Переборы, внесенные въ казначейство (ст. 72), нельзя рассматривать, какъ *выданные* грузокозьянну. Поэтому, является справедливымъ ходатайство XXIV Общ. Съѣзда о распространеніи права удержанія на эти переборы (см. Прот., стр. 47).

быть рѣчи о зачетѣ перебора въ уплату недобора, такъ, какъ, очевидно, по одной и той же отправкѣ перебора и недобора одновременно быть не можетъ ¹⁾).

Для зачета, однако, требуется, чтобы кредиторомъ и должникомъ дороги являлось одно и то же лицо. Поэтому, если недоборъ причитается только съ отправителя (см. выше), то на покрытие такого недобора не можетъ быть удерживаемъ такой переборъ, который причитается по другой отправкѣ къ выдачѣ только получателю, какъ плательщику провозныхъ денегъ, хотя бы обѣ отправки и были между тѣми же лицами.

Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что въ отношеніи права дорогъ на удержаніе недобора изъ причитающагося грузокозьяну перебора рѣшающее значеніе вообще имѣютъ дорожные документы (накладная и дубликатъ). То обстоятельство, что провозныя деньги внесены плательщикомъ *за счетъ* другого лица (и въ томъ числѣ отправителемъ—*за счетъ* получателя), если оно не удостоверяется этими документами, имѣя значеніе для примѣненія ст. 72 Общ. Уст., не можетъ имѣть значенія для примѣненія ст. 73 того же Устава, ибо право дороги, предоставленное ей этимъ послѣднимъ закономъ, не можетъ быть поставлено въ зависимость отъ неизвѣстныхъ ей соглашеній, переуступокъ и т. д.

Имѣя право *удержанія* недобора изъ слѣдуемаго къ выдачѣ перебора, дорога, тѣмъ болѣе, имѣетъ право противъ иска о возвратѣ перебора *возражать* указаніемъ на обнаруженный ею недоборъ. Въ рѣш. Сената 1885 г. № 128 по д. Панина (въ которомъ, впрочемъ, дѣло шло не о недоборѣ въ точномъ смыслѣ этого слова, а о платежахъ, недовзысканныхъ по тѣмъ же отправкамъ, по которымъ отыскивался переборъ— см. выше), разъяснено, что для этого нѣтъ надобности въ предъявленіи *встрѣчнаго иска*, ибо истецъ, отыскивающий переборъ, обязанъ доказать отсутствіе *всякаго* законнаго основанія для удержанія тѣхъ денегъ, которыя онъ ищетъ ²⁾).

¹⁾ Отъ права удержанія *платежей*, слѣдуемыхъ грузокозьяну по одной отправкѣ, на покрытие недобора по другой, слѣдуетъ, однако, отличать право удержанія *груза*, которое въ силу ст. 85 Общ. Уст. принадлежитъ дорогѣ лишь для покрытія платежей, причитающихся дорогѣ за *этотъ* грузъ. Дорога не вправе задерживать грузъ до уплаты недобора, слѣдуемаго ей за другой грузъ.

²⁾ По этому дѣлу искъ былъ предъявленъ о возвратѣ сбора за выгрузку (въ виду того, что выгрузка производилась средствами истца). Николаевская дорога, не отрицая этого, заявила, что переборъ покрывается недоборомъ въ сборѣ *за подачу вагоновъ*. Въ рѣшеніяхъ того же года за №№ 95 и 119 (по дд. Панина и Росс. Общ. Трансп. владей) Сенатъ разъяснилъ, что „взысканіе за известную услугу платы, опредѣленной за услугу другого рода, при отсутствіи какихъ-либо данныхъ къ заключенію о правѣ обществъ на замѣну одного взн-

Вообще, если дорога не требует присужденія чего-либо въ свою пользу, то она не обязана предъявлять искъ, а может ограничиться возраженіемъ, что переборъ покрывается недоборомъ (*отд. рѣш.* 18 мая 1893 г. по д. Данишевскаго съ Либ.-Ром. жел. дор. № 2370—91 г.).

сканія другимъ, представляется дѣйствіемъ провольнымъ“ (см. въ томъ же смыслѣ рѣшеніе французскаго кассационнаго суда—Dalloz. 1892, I, 604) и что, поэтому, судъ лишь тогда былъ бы вправѣ удовлетворить требованіе дорогъ-отвѣтчицъ о вознагражденіи за расходы прямого сообщенія, т.-е. за *подачу*, еслибы ими „по настоящему дѣлу было предъявлено суду въ установленномъ порядкѣ требованіе о такомъ вознагражденіи“ (рѣш. № 95). Эти два рѣшенія какъ будто впадаютъ въ противорѣчіе съ тѣмъ началомъ, которое положено въ основаніе рѣшенія за № 128; но противорѣчіе это только кажущееся. Въ рѣш. за №№ 95 и 119 рѣчь идетъ о такомъ сборѣ (за передачу), который дорогами прежде особо не взимался или, по крайней мѣрѣ, не взимался въ особо опредѣленномъ размѣрѣ. Поэтому, вполне понятно заключеніе Сената, что невзысканіе подобнаго сбора не можетъ быть разсматриваемо, какъ недоборъ, хотя, съ другой стороны, Сенатъ и признаетъ за дорогами право на заявленіе особаго требованія о вознагражденіи за расходы прямого сообщенія. — Въ томъ же смыслѣ можно понимать и другое рѣшеніе Сената, въ которомъ говорится, что взысканіе желѣзною дорогою каковаго либо сбора въ меньшемъ количествѣ, нежели на какое она имѣла бы право, не можетъ давать ей права на переборъ по другимъ сборамъ, вслѣдствіе чего, если желѣзная дорога ограничилась сборомъ за нагрузку и выгрузку въ 4 р. 50 коп., то изъ за этого она неправѣ была увеличивать сборы по другимъ предметамъ выше нормы (*отд. рѣш.* по д. Орловскаго Комерч. Банка съ Упр. каз. ж. д. 1891 г.). И здѣсь опять-таки рѣчь идетъ о такомъ сборѣ, который взимался не по таксѣ, утвержденной правительствомъ, не по такой таксѣ, отступленія отъ которой въ ту или другую сторону закономъ не допускаются.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Осложненія договора перевозки: А) Прямое сообщеніе.—Б) Перевозка чрезъ таможни.—В) Наложенный платежъ.—Г) Суда подъ грузъ.—Д) „Особья условія“ перевозки.

§ 47. Договоръ о перевозкѣ прямымъ сообщеніемъ¹⁾.

Прямое сообщеніе вноситъ въ договоръ перевозки то осложненіе, что, вмѣсто *одной дороги, права и обязанности по одному и тому же договору перевозки присвоены нѣсколькимъ дорогамъ* (ст. 99 Общ. Уст.). Не всякое участіе нѣсколькихъ возчиковъ въ перевозкѣ называется прямымъ сообщеніемъ. Если каждый возчикъ за свою часть пути вступаетъ въ *особый* договоръ перевозки съ отправителемъ или его уполномоченнымъ (каковымъ можетъ быть и экспедиторъ или возчикъ), то мы имѣемъ нѣсколько отдѣльныхъ, самостоятельныхъ договоровъ перевозки, а не прямое сообщеніе. Если, далѣе, одинъ возчикъ (напр., у насъ Россійское Общество Транспортированія Кладей) беретъ на себя всю перевозку и уже отъ себя *въ качествѣ отправителя* передаетъ часть перевозки другимъ возчикамъ, то здѣсь первоначальный грузохозяинъ заключаетъ договоръ перевозки только съ однимъ возчикомъ, т.-е., по отношенію къ этому грузохозяину опять-таки нѣтъ прямаго сообщенія. Отличительная черта прямаго сообщенія, такимъ образомъ, состоитъ въ томъ, что первоначальный возчикъ заключаетъ договоръ перевозки *отъ имени своего и всѣхъ прочихъ возчиковъ*, которые должны участвовать въ перевозкѣ, вслѣдствіе чего всѣ они являются контрагентами отправителя по одному

¹⁾ Въ дополненіе къ тому, что изложено въ настоящемъ §, см. въ алфавитномъ указателѣ слова: „прямое сообщеніе“

и тому же договору, предметомъ коего служить *вся* перевозка ¹⁾. Это осложняетъ юридическія отношенія по договору перевозки и создаетъ новую область *внутреннихъ* юридическихъ отношеній между самими возчиками, участвующими въ прямомъ сообщеніи; въ желѣзнодорожной перевозкѣ эта область нормируется особыми соглашениями (конвенціями) ²⁾ и отчасти самимъ закономъ (ст. 86, 114—120 Общ. Уст.).

Опредѣленіе понятія о „прямомъ сообщеніи“ мы находимъ, впрочемъ, въ самомъ законѣ; но тамъ оно не совсѣмъ точно. „Перевозкою прямого сообщенія“, сказано въ ст. 7 Общ. Уст., „почитается перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ *между станціями, принадлежащими разнымъ дорогамъ, по пассажирскимъ билетамъ, багажнымъ квитанціямъ и товарнымъ накладнымъ, выдаваемымъ станціею отправленія на весь путь*“. Давая это опредѣленіе, законодатель упускаетъ изъ виду случай, упомянутый въ ст. 10 Общ. Уст., т.-е., случаи распространенія прямого сообщенія *за предѣлы* желѣзнодорожнаго пути. Если мы, однако, обратимся къ этой послѣдней статьѣ, то и въ ней найдемъ неточное опредѣленіе понятія о прямомъ сообщеніи. Въ ней говорится, что „желѣзныя дороги имѣютъ право распространять прямыя сообщенія за предѣлы желѣзнодорожныхъ станцій, входя для этой цѣли въ соглашеніе съ пароходными или транспортными обществами, *или устраивая, на свой счетъ, транспортныя конторы или городскія станціи*“. Случай, о которомъ говорится въ подчеркнутыхъ здѣсь словахъ, не имѣетъ, очевидно, ничего общаго съ прямымъ сообщеніемъ, потому что, если дорога устраиваетъ „на свой счетъ“ транспортную контору или городскую станцію, то отъ этого количество возчиковъ не умножается: контрагентъ остается одинъ ³⁾.

¹⁾ Согласно съ этимъ Прав. Сенатомъ въ рѣш. 1875 г. № 484 по д. Гулевой разъяснено, что квитанція о перевозкѣ кладѣ прямымъ сообщеніемъ, хотя она и выдается только дорогою отправленія, тѣмъ не менѣе, имѣетъ значеніе „квитанціи, выданной какъ бы *всѣми управленіями тѣхъ дорогъ, по которымъ должна была сдѣлать кладѣ*“.

²⁾ Главное изъ нихъ „Соглашеніе о прямомъ сообщеніи между русскими ж. д.“ (см. изд. 1896 г.).

³⁾ По спорному вопросу о самостоятельной отвѣтственности т. н. *Rohlfahrunternehmer*, доставляющихъ грузъ на домъ, см. Егер, II, 58 и сл.—Признаки прямого сообщенія болѣе точно указаны въ ст. 401 нѣмецкаго торговаго кодекса, которая устанавливаетъ, что „каждый возчикъ, принимая грузъ съ первоначальной накладной отъ другаго возчика, тѣмъ самымъ вступаетъ въ договоръ перевозки согласно условіямъ этой накладной, принимаетъ на себя самостоятельное обязательство исполнить перевозку согласно содержанію накладной и, наконецъ, отвѣчаетъ и за предыдущихъ возчиковъ въ отношеніи уже исполненной ими части перевозки“.—Въ швейцарскомъ ж.-д.

Прямое сообщеніе, о которомъ говорится въ ст. 10, носитъ названіе „*смѣшаннаго*“; это болѣе сложный видъ прямого сообщенія. Начнемъ съ болѣе простаго вида, т.-е., съ обыкновеннаго желѣзно-дорожнаго прямого сообщенія.

Изъ понятія о перевозкѣ прямого сообщенія сама собою вытекаетъ *солидарная отвѣтственность всѣхъ возчиковъ, участвующихъ въ перевозкѣ*, предъ грузокозьяиномъ. Предметъ договора перевозки по существу своему *нераздѣленъ* (доставка груза въ цѣлости на мѣсто назначенія). Слѣдовательно, каждый изъ возчиковъ, состоящихъ контрагентами по этому договору, считается обязаннымъ исполнить *весь договоръ*, а это и означаетъ, что всѣ они отвѣчаютъ другъ за друга солидарно (рѣш. Сената 1870 г. № 1879, 1871 г. № 1218, 1872 г. №№ 504 и 1034, 1873 г. № 392 и др.). Въ примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ начало солидарной отвѣтственности давно было признано Сенатомъ (рѣш. 1882 г. № 4 и др.) ¹⁾, а въ настоящее время оно санкціонировано закономъ (стт. 99, 118, 128, 130 и др. Общ. Уст.). Нашъ законъ, слѣдуя примѣру нѣмецкаго закона (art. 429) и Бернской Конвенціи (ст. 27), считаетъ, однако, нужнымъ нѣсколько *ограничить* примѣненіе начало солидарной отвѣтственности къ желѣзнымъ дорогамъ, не допуская предьявленія претензій къ *промежуточнымъ* дорогамъ, исключая дороги виновной ²⁾. Въ ст. 99 Общ. Уст. поста-

законъ 1875 г. (стт. 35—6) добавлено, что отвѣтственность дорогъ отправленія и назначенія за прочія дороги не устраняется и тогда, когда первоначальная накладная въ пути замѣнена новою или измѣнена *безъ согласія или вѣсти отправителя*; дорога же отправленія отвѣчаетъ за всѣ прочія даже тогда, когда замѣна произведена съ согласія отправителя, *но безъ его участія*, т.-е. самими дорогами; въ обоихъ случаяхъ, однако, предполагается, что первоначальная станція назначенія не измѣнена.—Ср. Eger, II, 45.

¹⁾ Предьявленіе иска къ дорогѣ назначенія въ рѣш. 1882 г. № 4 допущено *въ силу условій конвенціи*. Не всѣ, однако, прежнія конвенціи допускали предьявленіе исковъ къ дорогѣ назначенія. Нѣкоторыя (какъ, напр., Конв. III гр. 1875 г. § 89) требовали предьявленія исковъ только къ дорогѣ *виновной*, или же только къ дорогѣ отправленія (та же конв. изд. 1876 г. и слѣд. гр.).

²⁾ Бернская Конвенція, устанавливая то же самое ограниченіе, считаетъ нужнымъ оговорить, вмѣстѣ съ тѣмъ, что „каждая послѣдующая дорога, принимая грузъ вмѣстѣ съ первоначальною накладною, вступаетъ тѣмъ самымъ въ соотвѣтствующій условіямъ накладной договоръ перевозки и принимаетъ на себя обязанность выполнить перевозку согласно съ сею накладною“.—Признанная въ нѣмецкомъ законѣ солидарная отвѣтственность дорогъ прямого сообщенія до сихъ поръ, однако, не признается *французскою* практикою, которая допускаетъ предьявленіе исковъ только къ дорогѣ отправленія, съ которою заключенъ договоръ и — въ силу общаго закона — къ дорогѣ виновной (Lyon-Caën, I, 482; Féraud-Giraud, II, 147; Dalloz, 1887, I, 124; 1889, I, 89 и мн. др.). Этотъ взглядъ объясняется, очевидно, неточнымъ пониманіемъ юридическихъ

новлено, что „при участіи въ перевозкѣ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ (перевозка прямого сообщенія) отвѣтственными признаются: *дорога отправленія, дорога назначенія и дорога, виновная въ причиненіи вреда.* Выборъ одной изъ сихъ дорогъ для предъявленія требованій, вытекающихъ изъ договора перевозки, зависитъ отъ усмотрѣнія лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ“. Ограниченіе это отпадаетъ только въ специальномъ случаѣ, упомянутомъ въ ст. 129 Общ. Уст., а именно: „въ тѣхъ случаяхъ, когда первоначальный искъ, имѣющій своимъ основаніемъ перевозку грузовъ или багажа по договору о прямомъ сообщеніи предъявленъ одною изъ дорогъ, участвовавшихъ въ сей перевозкѣ, — *вытекающій изъ нея вступительный искъ представляется къ той же дорогѣ,* хотя бы послѣдняя и не принадлежала къ числу дорогъ, поименованныхъ въ ст. 128“.

Къ дорогамъ, упомянутымъ въ ст. 99, могутъ быть предъявлены *все требованія, вытекающія изъ договора перевозки.* Хотя основнымъ документомъ прямого сообщенія служить накладная (ст. 7 Общ. Уст.), но тѣмъ не менѣе, требованія, вытекающія изъ договора перевозки прямого сообщенія, какъ и требованія, вытекающія изъ обыкновеннаго договора перевозки могутъ быть доказываемы *не только накладною, но и другими доказательствами* (см. выше, стр. 10). Хотя о требованіяхъ, не вытекающихъ изъ содержанія накладной, знаютъ не всѣ дороги, участвующія въ перевозкѣ, но это можетъ вліять

выводъ, вытекающихъ изъ понятія о прямомъ сообщеніи. Интересенъ мотивъ, которымъ французская практика оправдываетъ свой взглядъ. Она ссылается на то, что только одна дорога отправленія имѣетъ право на повѣрку содержанія мѣсть, и слѣдовательно—только противъ нея и можетъ дѣйствовать т.-н. *présomption de bon état* (см. выше, стр. 26); у насъ этотъ мотивъ не имѣлъ бы никакого значенія уже въ виду ст. 60 Общ. Уст. Впрочемъ, французская практика не привилась въ *Вельни*, гдѣ безусловно допускается предъявленіе исковъ и къ дорогѣ назначенія (Daloz, 1889, I, 89; прим. Sagut). Противъ нея возстаютъ и многіе французскіе юристы, указывая, напр., на то, что дорога назначенія, взмывшая платежи за весь путь, ея ipso беретъ на себя и отвѣтственность за весь путь (Lyon-Caën, I, 483). Предъявленіе исковъ къ дорогѣ назначенія допускается во Франціи по условіямъ международныхъ сообщеній (Daloz, 1880, I, 85). *Англійская* практика признаетъ солидарно отвѣтственными другъ за друга дороги, участвующія въ перевозкѣ, *если отъ дѣлять между собою выручку отъ перевозки* (надо полагать, что это, по англійскимъ понятіямъ, считается признакомъ прямого сообщенія); если же каждая дорога взимаетъ плату самостоятельно, то отвѣчаетъ только дорога отправленія; она отвѣчаетъ и за дальнѣйшую перевозку *моремъ* и даже—*за устье*, причиненное пассажиру на одной изъ послѣдующихъ дорогъ (Brownie, 289—90; Hodges, 664). *Американская* практика въ видѣ общаго правила признаетъ отвѣтственною дорогу *назначенія*, если нѣтъ соглашенія о противномъ (Amer. Law Review 1888 г., 226—8; 1837 г., 157, 1035; 1886 г., 154 и др.; см. также Stimson, 513).

только на право взаимнаго регресса, а не на отвѣтственность дорогъ предъ грузохозяиномъ, которая опредѣляется всѣми доказанными условіями договора перевозки.¹⁾

Изъ понятія о солидарномъ обязательствѣ слѣдуетъ, что *всякое дѣйствіе или упущеніе грузохозяина, погашающее или уменьшающее обязанности дорогъ по договору перевозки*, если оно не имѣетъ въ виду прямо одной только дороги, *погашаетъ или уменьшаетъ обязанности всѣхъ отвѣтственныхъ дорогъ*²⁾. Наоборотъ, соглашеніе съ одною изъ дорогъ, *увеличивающее* ея отвѣтственность, не имѣетъ силы противъ прочихъ дорогъ (Eger, II, 54). На рѣшеніе суда, постановленное по иску, который былъ предъявленъ къ одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ, вправѣ сослаться всѣ другія отвѣтственныя дороги³⁾. „*Прекращеніе* иска, имѣющаго своимъ основаніемъ перевозку груза или багажа по договору о прямомъ сообщеніи *послѣ отсылки вызова о явкѣ въ судъ* привлеченной къ отвѣтственности дорогѣ, лишаетъ истца права на предъявленіе того же иска ко всѣмъ прочимъ дорогамъ, противъ которыхъ истецъ могъ его начать въ силу ст. 128“ (ст. 133 Общ. Уст.)⁴⁾. Но, если вмѣсто предъявленія иска грузохозяинъ только обратится съ *заявленіемъ* о своей претензій къ одной изъ дорогъ прямого сообщенія (въ порядкѣ ст. 121 и сл. Общ. Уст.),

¹⁾ Противъ этого можно было бы еще спорить, если бы въ Общемъ Уставѣ, какъ въ Бернской Конвенціи, было сказано, что дороги прямого сообщенія берутъ на себя „обязанность выполнить перевозку, *согласно содержанію накладной*“ (см. выше). Ср. Eger II, 49 и сл.

²⁾ Подача отзыва одною изъ дорогъ, съ коиъ заочно присуждена кака-либо сумма безраздѣльно, влечетъ за собою недѣйствительность всего рѣшенія (рѣш. 1838 г. № 57, 1871 г. № 291; отд. рѣш. 4 янв. 1890 г. по д. *Можеляна съ Харьк.-Ник. ж. д.* № 4626—89 г.).

³⁾ „Выполненіе договора въ цѣломъ составѣ одною изъ дорогъ разрѣшаетъ дѣйствіе одинаково въ отношеніи остальныхъ дорогъ“. „Въ случаѣ послѣдовательнаго предъявленія въ разныхъ судебныхъ установленіяхъ по поводу недоставленія одного и того же груза требованія въ полномъ размѣрѣ къ разнымъ дорогамъ, хотя бы сперва отъ имени отправителя, а потомъ отъ имени получателя и обратно, *отвѣтчикъ по послѣднему иску* имѣетъ право основывать свои возраженія на рѣшеніи, состоявшемся по первоначальному иску отправителя или получателя къ другой дорогѣ, и такое рѣшеніе можетъ имѣть вліяніе на окончательное разрѣшеніе подлежащаго обсужденію суда дѣла“. (рѣш. 1880 г. № 87 по д. Жильцова).—По *швейц.* закону 1875 г. этого права не имѣетъ *виновная* дорога-отвѣтчица (ст. 38).—Въ *герман. проектѣ* (см. § 49 и мотивы къ нему) добавлено, что рѣшеніе, постановленное *противъ* одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ, не считается *обязательнымъ* для другихъ; но, что, съ другой стороны, дѣйствіе грузохозяина, *прерывающее давность*, прерываетъ его въ отношеніи ко всѣмъ дорогамъ.

⁴⁾ „Послѣ возбужденія иска, истецъ теряетъ право выбора между дорогами“ (Бернская Конв., ст. 27).

то право выбора отъ этого не терлется, т.-е., не взирая на подачу заявленія одной дорогѣ, искъ можетъ быть предъявленъ къ другой. Въ силу ст. 133 Общ. Уст. и общей теоріи солидарныхъ обязательствъ право выбора погашается лишь съ предъявленіемъ *иска* къ одной изъ дорогъ. Хотя „заявленіе“, установленное въ ст. 121 и сл. и имѣеть нѣкоторыя свойства процессуальнаго дѣйствія и, вслѣдствіе этого, прерываетъ давность (ст. 137 Общ. Уст.), но это, какъ увидимъ ниже (§ 59), не даетъ еще права соединять съ подачею заявленія *всѣ* тѣ послѣдствія, которыя законъ соединяетъ только съ предъявленіемъ иска. Формальности, установленныя для подачи заявленій, не имѣютъ того строгаго и безусловнаго характера, каковой имѣютъ формальности, установленныя для возбужденія иска въ судѣ. Наконецъ, мы увидимъ ниже, что по правиламъ, установленнымъ самими же дорогами, нѣкоторыя претензіи могутъ быть заявляемы даже такимъ дорогамъ, которыя вовсе не являются отвѣтственными и къ которымъ, слѣдовательно, искъ впоследствии даже и *не можетъ* быть предъявленъ ¹⁾.

Изъ общей теоріи солидарныхъ обязательствъ, далѣе, слѣдуетъ само собою, что три отвѣтственныя дороги могутъ быть привлекаемы къ отвѣтственности не только порознь, но и *всѣ вмѣстѣ* ²⁾.

¹⁾ Согласно съ этимъ Сенатомъ и признано, что по смыслу ст. 137 „вовсе не требуется для прерыва теченія давности, чтобы требованіе о вознагражденіи подано было непременно въ правленіе или управленіе той именно дороги, къ которой, затѣмъ, предъявленъ искъ, но достаточно, чтобы требованіе это подано было въ правленіе или управленіе одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ“ (*отд. рѣш.* 17 ноября 1888 г. по д. Росс. Общ. Тр. Кладей съ Кур.-Хар.-Аз. ж. д. № 5246—88 г.).

²⁾ Eger, II, 56.—См. также ст. Reindl въ Eis. Entscheid. 1896, 177—183.—Слово „или“, употребленное въ ст. 128 нашего Общ. Уст., вовсе не всегда имѣеть *ограничительное* значеніе. Если сопоставить ст. 128 съ болѣе стѣснительными правилами о предъявленіи желѣзнодорожныхъ исковъ, существовавшими равнѣ, то мы имѣемъ право думать, что законодатель просто хотѣлъ *расширить* право публики, т.-е. онъ хотѣлъ сказать, что искъ могутъ быть предъявляемы не только къ дорогѣ отправленія, но и къ дорогѣ назначенія и т. д. Этотъ выводъ болѣе мирится съ нашимъ понятіемъ о солидарномъ обязательствѣ и въ виду ст. 131 не влечетъ за собою большихъ неудобствъ для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Мнѣніе Сената по этому вопросу выражено въ рѣш. 1890 г. № 82 по д. Кавенонія, въ которомъ сказано, что, по буквальному смыслу ст. 99 Общ. Уст., „изъ нѣсколькихъ отвѣтственныхъ дорогъ истецъ *вправѣ избрать лишь одну для предъявленія иска*, такъ что *выборъ одной изъ нихъ для истца обязателенъ*“: иначе, по мнѣнію Сената, незачѣмъ было бы особо упоминать о „выборѣ“. Въ подтвержденіе своего взгляда Сенатъ ссылается на ст. 114—120 Общ. Уст., въ которыхъ также предполагается, что искъ предъявленъ къ одной дорогѣ (ср. еще *отд. рѣш.* 19 окт. 1889 г. по д. Бутлера и п. 4 ст. 27-ой Бернской Конвенціи).—Кромѣ того, въ *отд. рѣш.* 11 марта

Отвѣтственными дорогами, какъ мы видѣли, съ силу ст. 99 Общ. Уст. признаются: а) дорога отправленія, б) дорога назначенія— *хотя бы грузъ даже до нея и не дошелъ* ¹⁾ и в) дорога, „*виновная съ причиненіи вреда*“, вмѣсто которой въ ст. 128 названа дорога, „на которой произошли утрата или поврежденіе груза или багажа“. Такъ какъ претензіями о вознагражденіи за утрату или порчу не исчерпываются всѣ требованія, которыя могутъ вытекать изъ договора перевозки, и по которымъ дороги отвѣчаютъ солидарно, то очевидно, что редакція ст. 128 неточна. Она указываетъ лишь *одинъ спеціальній случай*, когда привлекаемая къ отвѣтственности дорога должна считаться виновною, т.-е. можетъ быть привлечена къ отвѣтственности въ силу ст. 99.—Для того, чтобы привлечь какую-либо изъ промежуточныхъ дорогъ къ отвѣтственности за утрату или порчу, истцу достаточно доказать, что утрата или порча *произошли* у нея, т.-е. что она приняла грузъ въ цѣлости отъ своей предшественницы и не сдала его въ томъ же видѣ сосѣдней дорогѣ; ему нѣтъ надобности, сверхъ того, доказывать еще, что утрата или порча у нея произошедшая, могутъ быть вѣннены ей *съ вины*. По аналогіи то же самое

1888 г. по дд. *Сокольскаго, Махновецкаго и др. съ Юю-Зап. ж. д.* (№№ 7366 и сл.—87 г.) Сенатъ призналъ, что стт. 99 и 128 Общ. Уст., опредѣляя подсудность желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отмѣняютъ собою дѣйствіе стт. 33 и 218 Уст. Гр. Суд.—Во всякомъ случаѣ, (какъ разъяснено въ цит. выше рѣш. по д. Русск. Ллойда), отказъ отъ иска по отношенію къ одному изъ солидарныхъ отвѣтчиковъ съ просьбою присудить всю сумму съ другой не составляетъ измѣненія исковыхъ требованій, воспрещеннаго ст. 332 Уст. Гр. Суд.; послѣ такого отказа судъ обязанъ разсмотрѣть дѣло, не взирая на первоначальную неправильность иска (*отд. рѣш.* 18 нояб. 1893 г. по д. Гродзенскаго съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 2681—92 г.). Подсудность дѣла въ этомъ случаѣ остается первоначальная (*отд. рѣш.* 18 мая 1893 г. по д. Эбина съ Привисл. ж. д. № 4044—91 г.).—Если судъ *отказалъ съ искъ* вслѣдствіе предъявленія его къ нѣсколькимъ дорогамъ, то дѣло можетъ быть возбуждено вновь безъ нарушенія стт. 893 и 895 Уст. Гр. Суд. (*отд. рѣш.* 1 дек. 1889 г. по д. Румянцева съ Моск.-Ряз. ж. д. № 4368—89.).—Если, дагѣ истецъ, предъявивъ искъ къ одной дорогѣ, вслѣдъ за тѣмъ (вслѣдствіе возраженій этой дороги) привлечетъ къ дѣлу въ качествѣ *третьихъ лицъ* другія дороги, то *въ этомъ*, по мнѣнію Сената, не заключается воспрещеннаго закономъ предъявленія *иска* къ нѣсколькимъ дорогамъ (*отд. рѣш.* 3 янв. 1894 г. по д. Голованевскаго съ Хар.-Никол. ж. д. № 3313—92 г.).

¹⁾ Если, однако, грузъ *выданъ съ пути* (ст. 78 Общ. Уст.), то отвѣтственною является дорога, выдавшая грузъ, вмѣсто первоначальной дороги назначенія (*отд. рѣш.* 3 нояб. 1893 г. по д. Танненбаума съ Привисл. ж. д. № 1230).—По Бернской Конвенціи (ст. 27), какъ и по законамъ нѣмецкому и швейцарскому, отвѣтственною вмѣсто дороги назначенія признается *послѣдняя дорога, принимающая грузъ вмѣстѣ съ накладною* (это правило находятъ, однако, непрактичнымъ; см. Eger. Die Einführung etc., 84).

слѣдуетъ сказать и о всѣхъ другихъ случаяхъ привлеченія „виновной“ дороги. Истецъ, напр., вправѣ привлечь къ отвѣтственности ту дорогу, на которой произошла просрочка, т.-е. ту дорогу, которая задержала у себя грузъ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ, вслѣдствіе чего, не взирая на аккуратность прочихъ дорогъ, общій срокъ доставки и оказался несоблюденнымъ; истцу нѣтъ надобности еще доказывать, что привлекаемая имъ дорога не только *допустила* просрочку, но и *виновна* въ ней ¹⁾.

Если „виновныхъ“ дорогъ оказывается нѣсколько, то въ силу принципа солидарной отвѣтственности онѣ могутъ быть привлечены къ отвѣтственности каждая порознь или всѣ вмѣстѣ (подтверждено Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 28 янв. 1894 г. по д. Смоляра съ Главн. Общ. № 2165—93 г.) ²⁾.

Такъ какъ дороги отвѣчаютъ солидарно только по требованіямъ, „вытекающимъ изъ договора о перевозкѣ“ (груза или багажа—ст. 128), то солидарная отвѣтственность не должна бы простирается на такія претензіи, основаніемъ коихъ служатъ: а) дѣйствія, предшествующія заключенію договора перевозки (нарушеніе договора *поклажи*, нарушеніе *очереди* ³⁾, *отказъ въ пріемъ* груза къ перевозкѣ (стт. 49, 61, 98, 100 и 101 Общ. Уст.) и б) общій законъ о возвратѣ имущества, находящагося въ незаконномъ владѣніи (претензія о возвратѣ перебора—ст. 72 Общ. Уст.). Первый выводъ подтверждается буквальной редакціею закона, такъ какъ въ ст. 98 сказано, что за дѣйствія, предшествующія заключенію договора перевозки, дороги отвѣчаютъ на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ; по ст. 100 отвѣчаетъ дорога, „отказавшая въ пріемъ груза“, а по ст. 101—дорога, „нару-

¹⁾ Бернская Конвенція допускаетъ привлеченіе дороги, „на которой былъ причиненъ ущербъ“ (*sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné*). Такимъ же образомъ редактированы законы нѣмецкій (art. 429) и швейцарскій (ст. 38).—„*Произшедшимъ*“ на какой-либо дорогѣ ущербъ, однако, не можетъ предполагаться по одному только тому, что на ней онъ впервые *обнаруженъ*, т.-е. изъ-за того, что на ней впервые былъ составленъ актъ (ст. 88 Общ. Уст.). Это предлагалъ Мин. Пут. Сообщенія въ своихъ замѣчаніяхъ на Проектъ Комиссіи, но предложеніе его принято не было.

²⁾ См. также рѣш. 1896 г. № 112 по д. Подвигина, въ которомъ Сенатъ разъяснилъ ст. 683 Зак. Гр. въ томъ смыслѣ, что поврежденіемъ, причиненнымъ при эксплуатаціи данной дороги, считается и такое поврежденіе, которое причинено на линіи этой дороги *чужимъ* паровозомъ (при маневрахъ).

³⁾ Eger, II, 51. Противнаго мнѣнія Schott (441), рассматривающій обязательное соблюденіе очередей, какъ составную часть договора, на томъ основаніи, что оно установлено регламентомъ, который въ цѣломъ составѣ является *lex contractus*.—Тотъ же взглядъ изложенъ въ рѣш. Сената 1894 г. № 53 по д. Фришена, въ которомъ Сенатъ, какъ мы видѣли (стр. 81), разъясняетъ, что нарушеніе очереди составляетъ нарушеніе договора перевозки.

шившая очередь". Что же касается до претензій о переборахъ, то изъ мотивовъ Госуд. Совѣта къ ст. 128 Общ. Уст. видно, что, хотя претензіи эти и не вытекаютъ изъ договора поревозки, тѣмъ не менѣе, по волѣ законодателя и на нихъ должно простираться начало солидарной отвѣтственности дорогъ прямого сообщенія ¹⁾. Если основываться на мотивахъ, то солидарно отвѣтственными за переборъ должны быть признаны: дорога отправленія, дорога назначенія и дорога, виновная въ переборѣ, т.-е. та дорога, которая удержала переборъ въ свою пользу (если это будетъ доказано истцомъ). Если же признать, что принципъ солидарной отвѣтственности къ претензіямъ о переборахъ не относится, то отвѣтственность дорогъ по этимъ претензіямъ должна опредѣляться на основаніи общихъ законовъ, т.-е. отвѣтственною является (въ силу ст. 609 Зак. Гр.) дорога, незаконно владѣющая чужими деньгами. Владѣльцемъ этимъ считается дорога, взыскавшая деньги съ грузохозяина. Будучи привлечена къ отвѣтственности, она не имѣетъ права отклонять отъ себя искъ, ссылаясь на то, что переборъ остался не у нея, а у другой дороги, которой она передала часть взысканныхъ ею платежей. Это даетъ ей только право регресса въ случаѣ присужденія съ нея чего-либо въ пользу грузохозяина. Съ другой стороны, однако, *если грузохозяинъ докажетъ*, что переборъ находится въ рукахъ какой-либо другой дороги, что она имъ владѣетъ, то ему не можетъ быть отказано въ правѣ на предъявленіе своей претензіи къ этой именно дорогѣ. Эта дорога вовсе не имѣетъ права утверждать, что она никакихъ денегъ отъ грузохозяина не получала и ни въ какихъ юридическихъ отношеніяхъ съ нимъ не находится. Какъ видно изъ ст. 86 Общ. Уст., дорога, взыскивающая платежи съ грузохозяина, взыскиваетъ ихъ и „за счетъ другихъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ“; выражаясь точнѣе, деньги взыскиваются не только „за счетъ“, но и *отъ имени* прочихъ дорогъ прямого сообщенія, такъ какъ всѣ онѣ съ грузохозяиномъ состоятъ въ прямыхъ договорныхъ отношеніяхъ (см. выше). Хотя, взыскивая деньги отъ имени прочихъ дорогъ по составленному ею расчету, дорога назначенія (или отправленія) и беретъ на себя

¹⁾ „При утратѣ, поврежденіи или промедленіи въ доставкѣ грузовъ, а также въ случаяхъ переборовъ за ихъ перевозку, для отправителя... всего удобнѣе предъявить свою претензію по мѣсту отправки, а для получателя обыкновенно наиболѣе выгоднымъ пунктомъ представляется мѣсто назначенія посланнаго ему товара“ (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 99).—Наоборотъ, по проекту Мин. Пут. Сообщенія (см. цит. выше записку, стр. 140) только за утрату и порчу отвѣтственными должны являться дороги отправленія, назначенія и виновная; искъ же за „нарушеніе правилъ о перевозкѣ грузовъ“ долженъ быть предъявленъ „къ дорогѣ, на которой допущено такое нарушение“.

ручательство за точность расчета и ответственность за переборъ, но изъ этого еще нисколько не слѣдуетъ, что къ отвѣтственности не можетъ быть привлечена непосредственно дорога, владѣющая чужими деньгами ¹⁾).

Кромѣ случаевъ, упомянутыхъ выше, солидарная отвѣтственность не должна относиться еще къ юридическимъ отношеніямъ, возникающимъ изъ *договора коммисіи*—по совершенію таможенныхъ и другихъ формальностей, о которыхъ говорится въ ст. 66 Общ. Уст. За убытки, причиненные грузозаиницу нарушеніемъ этого договора, въ силу ст. 66, должна отвѣчать лишь дорога, принявшая на себя совершеніе формальностей.

Претензія о выдачѣ *наложеннаго платежа*, взысканнаго съ получателя, или о вознагражденіи за выдачу груза безъ взысканія наложеннаго платежа (стт. 75 и 76 Общ. Уст.) должна быть отнесена къ претензіямъ, *вытекающимъ изъ договора перевозки*, ибо, какъ увидимъ ниже (§ 49), налагая платежъ, отправитель не заключаетъ съ желѣзною дорогою особаго договора, а лишь видоизмѣняетъ условія обыкновеннаго договора перевозки. Тѣмъ не менѣе, законъ (стт. 76, 99 и 128 Общ. Уст.), исходя изъ соображеній практическаго свойства, не распространяетъ на эти претензіи начала солидарной отвѣтственности.

Начало солидарности дорогъ примѣняется только къ *отвѣтственности изъ предъ грузозаиницомъ*; оно не примѣняется ни къ *взаимнымъ* претензіямъ дорогъ (ст. 118 Общ. Уст.), ни къ тѣмъ претензіямъ, вытекающимъ изъ договора перевозки, которыя могутъ быть предъявлены самими дорогами. Будучи солидарно отвѣтственными (*coacti debendi*) по договору перевозки, желѣзныя дороги, какъ кредиторы, не являются солидарными. Въ силу ст. 86 „дорога, выдающая грузъ, взыскиваетъ съ получателя всѣ причитающіеся съ него платежи какъ за собственный счетъ, такъ и за счетъ другихъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ“. Но это законное полномочіе

¹⁾ Сенатъ, наоборотъ, призналъ, что иски о возвратѣ перебора могутъ быть предъявляемы *только къ дорогѣ отправленія или назначенія (отд. рѣш. 11 марта 1888 г. по дд. Сокольскаго, Махновецкаго и др. № 7365 и сл.—87 г.)*. Мнѣніе Сената мотивировано только ссылкою на ст. 128, изъ которой Сенатъ (путемъ заключенія отъ противнаго) приходитъ къ выводу, что предъявленіе исковъ къ виновной дорогѣ допускается лишь по дѣламъ объ утратѣ и портѣ грузовъ. Выводъ этотъ, однако, явно противорѣчитъ буквальному смыслу ст. 99 Общ. Уст. и всѣмъ иностраннымъ законодательствамъ, которыя допускаютъ предъявленіе къ виновной дорогѣ *всякихъ* требованій, вытекающихъ изъ договора перевозки. Редакція ст. 128, такимъ образомъ, ясно неточна или неполна, и никакихъ выводовъ относительно исковъ о переборахъ изъ нея сдѣлать нельзя.

само по себѣ не равносильно установленію принципа солидарности въ правахъ ¹⁾).

Юридическія отношенія по прямому сообщенію желѣзныхъ дорогъ особенно усложняются въ сообщенія *международномъ*, такъ какъ здѣсь приходится разрѣшать вопросъ о примѣненіи иностранныхъ законовъ и правилъ. До введенія Бернской Конвенціи (съ 1-го января 1893 г. нов. ст.) область эта у насъ, какъ, впрочемъ, и за границей, принадлежала къ числу наиболѣе спорныхъ ²⁾. Помимо коле-

¹⁾ Изъ ст. 86 можно только заключить, что дорога назначенія (или дорога отправления, если она взыскивала деньги) считается уполномоченною и на предъявленіе претензій о *недоборѣ* отъ имени всѣхъ прочихъ дорогъ.

²⁾ Современная теорія международного гражданского права, отвергая устарѣлыя формулы о трехъ родахъ статутовъ (*statuta realia, personalia et mixta*) и позднѣйшія къ нимъ поправки, какъ извѣстно, устанавливаетъ то начало, что каждое правоотношеніе должно нормироваться законами той мѣстности, къ которой оно естественно тяготѣеть, т.-е. той мѣстности, которую можно разсматривать, какъ *мѣстопребываніе* (*Wohnsitz*) даннаго правоотношенія. Для правоотношеній, возникающихъ изъ договоровъ, мѣстомъ этимъ является, конечно, не случайное мѣсто совершения договора, а *мѣсто исполненія*, почему всѣ безъ исключенія вопросы о правахъ и обязанностяхъ, возникающихъ изъ договора, должны разрѣшаться *по законамъ мѣста исполненія* (см., напр., *Unger Oesterreichisches Privatrecht I, § 23* и др.). Если договоръ исполняется въ *несколькихъ* государствахъ (какъ, напр., договоръ о международной перевозкѣ), то вопросъ о правахъ и обязанностяхъ сторонъ долженъ опредѣляться по законамъ того государства, гдѣ имѣло мѣсто то дѣйствіе (по исполненію договора), которое послужило основаніемъ для претензій.—Нашъ Сенатъ въ нѣсколькихъ рѣшеніяхъ разъяснилъ, что правило „*locus regit actum*“ (ст. 707 Уст. Гр. Суд.) имѣетъ примѣненіе лишь къ вопросу о законности договоровъ, совершенныхъ за границей; споры же по исполненію этихъ договоровъ, если основаніемъ ихъ служатъ дѣйствія, совершенныя въ предѣлахъ Россіи, должны разрѣшаться по русскимъ законамъ.—Примѣняя это правило къ желѣзнодорожной перевозкѣ, Сенатъ въ рѣш. 1885 г. № 79 по д. „Викторія“ разъяснилъ, что за утрату и поврежденіе груза, произошедшія въ Россіи, размѣръ вознагражденія долженъ опредѣляться по русскимъ законамъ, а не по иностраннымъ (вопросъ шелъ о примѣненіи нормы „регламента“ и русско-германскаго тарифа). По смыслу этого разъясненія иностранные законы должны примѣняться лишь тогда, когда доказано, что утрата или поврежденіе груза произошли за границей (лишь въ этомъ смыслѣ необходимо понимать, напр., и § 17 тарифа русско-германскаго прямого пассажирскаго и багажнаго сообщенія (Сб. Тар. № 827), въ которомъ неопредѣленно сказано, что „за утрату, поврежденіе или просрочку *багажа* вознагражденіе выдается въ предѣлахъ Россійской Имперіи на основаніи Общаго Устава рос. ж. д., а въ предѣлахъ Германской Имперіи на основаніи Положенія объ эксплуатаціи германскихъ ж. д.“). Но выводъ этотъ становится сомнительнымъ, если обратиться къ другому рѣшенію Сената 1889 г. № 97 по д. Зильберберга. Зильбербергъ требовалъ отъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ вознагражденія за проавшій багажъ, посланный со ст. Юго-Западныхъ ж. д. на ст. Броды Австрійской желѣзной дороги Карла-Людвига. Въ искѣ

баній теоретическаго свойства, споры возбуждала всегда та оговорка, что иностранные законы примѣняются лишь къ тѣмъ договорнымъ соглашениямъ, которыя не противорѣчаютъ „общественному порядку“ и „не воспрещена законами“ той страны, въ которой возникаетъ вопросъ о примѣненіи иностранныхъ законовъ (наша

было отказано на томъ основаніи, что по „общему уставу Австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ“ (т. е. по „регламенту“) дорога „освобождается отъ отвѣтственности за потерю багажа, если онъ не былъ потребованъ въ теченіе 8 дней по прибытіи на станцію назначенія, а Зильбербергъ не доказалъ, что имъ срокъ этотъ былъ соблюденъ“. Сенатъ согласился съ этимъ выводомъ по слѣдующимъ мотивамъ: 1) „споръ возникъ по поводу исполненія договора, которое должно было послѣдовать въ предѣлахъ Австрійской Имперіи“; 2) „споры по исполненію договоровъ разрѣшаются по законамъ той мѣстности, гдѣ должно производиться исполненіе договора, хотя бы онъ былъ заключенъ въ мѣстѣ дѣйствія другихъ законовъ“. Такимъ образомъ, въ этомъ дѣлѣ Сенатъ призналъ правильнымъ примѣненіе иностранныхъ законовъ къ багажу, шедшему изъ Россіи, не взирая на то, что мѣсто пропажи багажа не было установлено. Наконецъ, если взять третье рѣшеніе (1890 г. № 12 по д. Порчинскаго), то въ немъ найдемъ уже совершенно иное разъясненіе, что „договоры и акты, совершенные за границею, должны обсуждаться на основаніи законовъ того государства, въ предѣлахъ коего они совершены, во всемъ ихъ объемѣ, слѣдовательно, какъ въ отношеніи обряда ихъ совершенія, такъ и въ отношеніи правъ и обязанностей, устанавливаемыхъ ими для сторонъ, а также въ отношеніи всякаго послѣдствія ихъ неисполненія, а въ томъ числѣ и въ отношеніи давности или сроковъ, въ теченіе которыхъ обязавшаяся сторона подлежитъ по своимъ отвѣтственности“. Примѣненіе этого правила къ желѣзно-дорожной перевозкѣ находимъ въ *отд. рѣш.* 16 апрѣля 1893 г. по д. Мелгина съ Харьк.-Никол. ж. д. №№ 2098—91 г., въ которомъ признано, что двухлѣтняя давность, установленная германскимъ закономъ, не примѣняется къ грузамъ, идущимъ изъ Россіи (въ другомъ рѣшеніи—7 мая 1893 г. по д. Салгусъ съ Главн. Общ. № 5762—91 г.—Сенатъ, возвращаясь уже очевидно къ прежнему взгляду разъяснилъ, что вопросъ „о послѣдствіяхъ утраты багажа, идущаго изъ Франціи въ Россію, долженъ разрѣшаться по французскимъ законамъ, а не по русскимъ, пока не доказано, что утрата произошла въ Россіи). Рѣшеніе 1890 г. № 12 по д. Порчинскаго является шагомъ назадъ къ неправильному примѣненію принципа „*locus regit actum*“. Еслибы руководствоваться всегда этимъ принципомъ, какъ этого желаетъ Сенатъ, то выходило бы, что въ желѣзнодорожной перевозкѣ всѣ отношенія между дорогами и грузохозяйномъ должны были бы опредѣляться исключительно законами того мѣста, откуда грузъ отправленъ. Заблужденіе это до сихъ поръ, кажется, раздѣляетъ французская практика (см., напр. Féraud-Giraud., II, 290, 326 и др.), которая (за нѣкоторыми изъятіями) допускаетъ отступленія отъ правила „*locus regit actum*“ единственно лишь въ случаѣ нарушенія французскаго „*jus publicum*“ (ср. ст. 707 Уст. Гр. Суд.). Наоборотъ, Бернская Конвенція въ тѣхъ случаяхъ (весьма многочисленныхъ), когда она ссылается на мѣстные законы и правила, всегда имѣетъ въ виду ту страну, въ которой происходитъ то или другое дѣйствіе (напр., выдача, нагрузка, повѣрка состоянія груза, предъявленіе иска), а не только ту страну, изъ которой грузъ отправленъ.—См. еще касс. 1884 г. № 140 и 1886 г. № 91.

ст. 707 Уст. Гр. Суд.). Оговорка эта ставила все международное сообщение въ положеніе крайне неустойчивое, ибо условія накладной, законныя въ одномъ государствѣ, оказывались незаконными въ другомъ. Все это вмѣстѣ, при нынѣшнемъ громадномъ развитіи международныхъ сношеній, представляло собою такую аномалію, что состоявшееся нынѣ введеніе „Международной Конвенціи о перевозкѣ грузовъ“¹⁾, при всѣхъ несовершенствахъ этой Конвенціи, несомнѣнно заслуживаетъ полнаго сочувствія. Наряду съ постановленіями, прямо регулирующими желѣзнодорожную перевозку и тѣмъ самымъ *исключаящими* примѣненіе мѣстныхъ законовъ и правилъ, противорѣчащихъ этимъ постановленіямъ (ст. 4), Конвенція по тѣмъ вопросамъ, которые пока не могли быть разрѣшены единообразно для всѣхъ странъ, каждый разъ точно указываетъ ту страну, по законамъ которой вопросъ подлежитъ разрѣшенію, что представляетъ уже большое преимущество сравнительно съ прежней неопредѣленностью въ этомъ отношеніи²⁾. Тѣмъ не менѣе, нельзя не за-

¹⁾ „Окончательный протоколъ третьей конференціи для составленія международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ“ подписанъ былъ представителями Австріи, Бельгіи, Венгріи, Германіи, Голландіи, Италіи, Люксембурга, Россіи, Франціи и Швейцаріи еще 17 іюня 1886 года. Представленіе Мин. Пут. Сообщенія о ратификаціи проекта Конвенціи срокомъ на 3 года внесено было у насъ въ Госуд. Совѣтъ еще 16 янв. 1888 года. Госуд. Совѣтъ вслѣдствіе отзывовъ Мин-въ Юстиціи и Иностранныхъ Дѣлъ (въ которыхъ выражались, между прочимъ, опасенія относительно ст. 56-ой Конвенціи, допускающей исполненіе иностранныхъ судебныхъ рѣшеній безъ предварительнаго пересмотра) передалъ дѣло на обсужденіе Совѣта по ж.-д. дѣламъ (см. пренія въ Журналахъ 1889 г.). Ратификація Конвенціи со стороны нашего правительства послѣдовала 11 іюня 1891 г., а обмѣнъ ратификацій состоялся 18/30 сентября 1892 г. Конвенція у насъ опубликована въ Соб. Узак. 1892 г. №№ 139 и 149 (см. прим. 3 къ ст. 9 Общ. Уст. по прод. 1893 г.). Списокъ дорогъ, къ коимъ примѣняется Конвенція, съ тѣхъ поръ подвергался *нѣкоторымъ измѣненіямъ*. См. послѣдній полный списокъ (отъ 26 апрѣля 1897 г.) въ Сб. Тар. № 838.—См. также *дополнительное соглашеніе* къ Конвенціи въ Соб. Узак. 1896 г. № 24 о допущеніи при извѣстныхъ условіяхъ къ международной перевозкѣ такихъ грузовъ, которые ранѣе были изъ нея исключены или допущены къ перевозкѣ лишь при соблюденіи болѣе строгихъ условій.

²⁾ Мѣстные законы, согласно Конвенціи, должны примѣняться при разрѣшеніи вопросовъ: 1) о томъ, какіе предметы дозволены къ перевозкѣ (ст. 2 Конвенціи—законы каждаго государства), 2) объ обязанности дорогъ принимать грузы съ обожданіемъ въ складѣ (ст. 5—законы мѣста отправленія), 3) о правахъ и обязанностяхъ желѣзныхъ дорогъ по провѣркѣ содержанія и вѣса грузовыхъ мѣстъ (ст. 7—законы каждаго государства), 4) о дѣйствительности соглашеній, возлагающихъ нагрузку или выгрузку на товарокозанина и ограничивающихъ доказательную силу свѣдѣній накладной о вѣсѣ и количествѣ мѣсты при собственной нагрузкѣ (стт. 8 и 31—законы мѣста нагрузки и выгрузки), 5) о дѣйствительности условныхъ тарифовъ съ продленными сроками доставки

мѣтить, что чрезвычайное изобиліе ссылокъ на мѣстные законы въ значительной мѣрѣ подрываетъ практическое значеніе Конвенціи. Задачей ближайшаго будущаго является не только уменьшеніе этихъ ссылокъ на мѣстные законы до возможнаго *minimum'a* и даже полное устраненіе ихъ изъ Конвенціи, но и вообще объединеніе всего европейскаго законодательства о желѣзнодорожной перевозкѣ. Особенности, которыя до сихъ поръ удержались въ законодательствахъ отдѣльныхъ странъ по этому предмету, носятъ характеръ настолько случайный и такъ мало вкоренились въ народное правосознаніе, что нѣтъ разумнаго основанія не стремиться къ постепенному устраненію этихъ особенностей, вредно отзывающихся на международныхъ сношеніяхъ. Въ Германіи и Австріи шагъ въ этомъ направленіи уже сдѣланъ: внутреннія условія перевозки „регламента“ сравнены съ условіями перевозки Бернской Конвенціи, въ Австріи—вполнѣ, а въ Германіи почти вполнѣ (насколько это можно было сдѣлать безъ нарушенія предписаній Торговаго Кодекса, касающихся желѣзныхъ дорогъ), и это—не взирая на нападки (отчасти заслуженные), которые направлялись и продолжаютъ направляться противъ Конвенціи въ публикѣ и въ юридической литературѣ обѣихъ этихъ странъ (особенно, въ Австріи), главнымъ образомъ, за чрезмѣрное покровительство интересамъ желѣзныхъ дорогъ (см. ст. Hancke. Zur Revision des Berner Internationalen Uebereinkommens въ Eisenb. Entscheid. 1896 г., стр. 651). Въ Россіи, Итали и Бельгій дѣйствующія условія перевозки *есть основныя черты* согласованы были съ Конвенціею еще до введенія ея въ дѣйствіе.

Содержаніе Конвенціи и отличительныхъ ея особенностей въ сравненіи съ нашимъ Общимъ Уставомъ рос. ж. д. мы здѣсь приводить не будемъ, такъ какъ особенности эти указаны въ тѣхъ мѣстахъ настоящей книги, къ которымъ тѣ или другія постановленія Конвенціи относятся. Замѣтимъ только, что для примѣненія Конвенціи требуются на основ. ст. 1 Конвенціи слѣдующія условія: 1) прямое международное сообщеніе (т. е., безъ переартировки на границѣ¹⁾); 2) участіе страны отправленія и назначенія груза въ Кон-

(ст. 14—законы каждаго государства), 6) о порядкѣ выдачи грузовъ получателю и объ обязанности доставки на домъ (ст. 19—законы мѣста выдачи), 7) о дѣйствіи закладнаго права на грузъ (ст. 22—законы мѣста выдачи), 8) о процедурѣ, необходимой при наличности препятствій къ выдачѣ груза (ст. 24—законы мѣста выдачи), 9) о подсудности исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ и о порядкѣ судопроизводства (ст. 27 п 55—законы мѣста предъявленія иска) 10) о способахъ перерыва давности (ст. 45—законы мѣста предъявленія *иска*—action) и вѣк. др.

¹⁾ При выдачѣ груза *въ пути* до перехода чрезъ границу примѣненію подлежатъ мѣстныя условія перевозки, а не Конвенція

венции¹⁾, 3) перевозка по железнодорожным линиям, вошедшим в особый список, приложенный к Конвенции.²⁾ К международной отправке, не удовлетворяющей одному из указанных выше условий, Конвенция не применяется, а применяются законы и правила дорог следования. К отправке же, удовлетворяющей этим трем условиям, *законы и правила дорог следования хотя и продолжают применяться*³⁾, но лишь настолько, насколько эти законы и правила не противоречат правилам Конвенции (ст. 4)⁴⁾.

Кроме правил и законов, которым подчиняются дороги отдельных государств во внутреннем сообщении, существуют еще условия перевозки различных международных железнодорожных союзов, которые применяются не в силу правительственных распоряжений, а в силу договоров с отправителями, которые, подписывая накладную данного международного сообщения, принимают

¹⁾ „Из территории одного из договаривающихся государств по значению в территории другого договаривающегося государства“. Таким образом, вопреки мнению Эгера (Pr. Eis., II, 694), следует признать, что захват неконвенционной территории транзитом не устраняет применения Конвенции к остальной части пути, пройденного по линиям, вошедшим в конвенционный список (п. 3).

²⁾ Одинаковость и непрерывность железнодорожной колеи не составляет необходимого условия для применения Конвенции, но при участии в перевозке *пирогодно* предприятия Конвенция больше не применяется (занесено в протокол конференции; см. мое изд., стр. 2).—Конвенция не применяется также к перевозкам, пункты отправления и назначения которых находятся на территории *одного и того же* государства, и которые захватывают территорию другого государства лишь транзитом по линии, подчиненной тому же государству.—Наконец, Конвенция применяется *лишь по требованию отправителя* к перевозкам от и до *пограничных* станций соседнего государства, где должны производиться таможенные обрядности (см. п. 1 заключительного протокола).—Международная накладная (т. е. *бланк* с русским, французским и немецким текстами) не составляет необходимого условия для применения Конвенции; в условиях наших международных тарифов, однако, постановлено (§ 6), что такая накладная составляет необходимое условие для исчисления *плат* по международному тарифу.

³⁾ Мнение, будто наш Общий Устав в международном сообщении *вообще* не должен применяться (*отд. рти.* 5 марта 1893 г. по д. Штернберга с Яв.-Домб. ж. д. № 1232—92 г.), очевидно, неточно. Что же касается, в частности, стт. 53 и 110 Общ. Уст. (о которых шла речь в указанном решении), то следует заметить, что *Конвенция* не устраняет возможности применения русских *сроков доставки* к перевозке грузов в пределах России, если эти сроки не превышают в итоге *максимальных* сроков Конвенции („исполнит. постановл.“, § 6).—См. выше, стр. 88.

⁴⁾ Ст. 4 Конвенции, вопреки мнению Эгера (Pruss. Eis., II, 692), относится, очевидно, не только к условиям перевозки, *меньше* благоприятным для публики, но вообще к условиям, *противоречащим* Конвенции.

на себя обязательство подчиниться всѣмъ условіямъ перевозки этого сообщения. У насъ такіе международные союзы предусмотрены въ ст. 10 Общ. Уст. Ст. 4 Бернской Конвенціи относится и къ этимъ союзнымъ условіямъ перевозки или т. н. „тарифамъ“. „Тарифы“ эти подлежатъ примѣненію лишь настолько, насколько они не противорѣчатъ правиламъ Конвенціи; въ случаѣ же такого противорѣчія они признаются *недѣйствительными*. Въ виду этого съ вступленіемъ въ силу Бернской Конвенціи наши международные „тарифы“ (русско-германско-нидерландскій, русско-австро-венгерскій, русско-нѣмецко-бельгійско-французскій и пр.) подвергнуты были пересмотру съ цѣлью согласованія ихъ съ Бернскою Конвенціею, такъ что въ настоящее время „тарифы“ эти наряду съ повтореніемъ правилъ Конвенціи содержатъ въ себѣ лишь дополненія къ ней (См. Сборн. Тар. № 473 и др.).

Относительно этихъ *дополнительныхъ правилъ* слѣдуетъ связать, что, помимо ст. 4 Бернской Конвенціи, уже въ виду ст. 707 Уст. Гр. Суд. и ст. 6 Общ. Уст., *тѣ изъ нихъ, которыя клонятся къ ограниченію въ чемъ-либо законной ответственности дорогъ*, у насъ, въ Россіи должны считаться *недѣйствительными* ¹⁾, если вопросъ идетъ объ отвѣтственности за такое событіе, которое имѣло мѣсто въ предѣлахъ Россіи (см. выше) ²⁾. Сюда относятся правила тарифовъ, ограничивающія размѣръ вознагражденія, смягчающія условія отвѣтственности, уменьшающія доказательную силу накладной и укорачивающія срокъ давности. Если событіе, служащее основаніемъ претензіи, произошло за границею, то вопросъ о дѣйствительности подобныхъ условій обсуждается по иностраннымъ законамъ (въ Австріи и Германіи—по art. 423 и сл. Торг. Кодекса) ³⁾. Что же касается до условій, ни въ чемъ не ограничивающихъ отвѣтственности (напр.,

¹⁾ Предвидя это, международные тарифы въ былое время оговаривали, что отъ грузозаиня, который не согласенъ подчиниться условіямъ прямого международного сообщения, товаръ не принимается къ перевозкѣ въ этомъ сообщеніи, т.-е. ему предоставляется переправлять товаръ на границѣ. Въ настоящее время такая оговорка была бы также незаконна, такъ какъ заграничное прямое сообщеніе въ силу ст. 5 Конвенціи признается *обязательнымъ*.

²⁾ См., кромѣ того, законъ 11 іюля 1896 г. (воспреещающій дорогамъ устанавливать прямыя заграничныя сообщенія безъ разрѣшенія Мин. П. С.), а также ст. 12 Общ. Уст. и § 1 „Правилъ“ Мин. Фин. о сост. тарифовъ.

³⁾ Сторона, ссылающаяся (въ русскои или заграничномъ судѣ) на иностранные законы, т.-е., на законы, не дѣйствующие въ той странѣ, гдѣ дѣло производится, должна доказать, что событіе, служащее основаніемъ иска, произошло за границей. Пока это не доказано, ссылка на условія перевозки, воспрещенныя законами той страны, гдѣ производится дѣло, не можетъ быть допущено (см. рѣш. Герм. Имп. Торг. Суда, привед. у Эгера, II, 13).

о правѣ распоряженія грузомъ, о порядкѣ извѣщенія получателя и т. п.), то въ примѣненію ихъ не представляется никакихъ препятствій.

Вознагражденіе въ пользу дорогъ за международную перевозку опредѣляется по тарифамъ (таксамъ) прямыхъ заграничныхъ сообщений, которые въ силу §§ 8 и 9 Правилъ Мин. Финансовъ подлежатъ рассмотрѣнію нашего правительства (хотя слѣдуетъ замѣтить, что въ законѣ 8 марта 1889 года о нихъ ничего не сказано) ¹⁾.

Наряду съ международнымъ сообщеніемъ можетъ быть поставлено сообщеніе *русско-финляндское*, такъ какъ финляндскія дороги подчиняются не Общему Уставу рос. ж. д., а особому для нихъ утвержденному Положенію ²⁾. Что же касается до сообщенія съ губерніями Остзейскаго края и Царства Польскаго, то на эти мѣстности, не имѣющія особаго желѣзнодорожнаго законодательства, вполнѣ распространяется дѣйствіе нашего желѣзнодорожнаго Устава, какъ закона спеціальнаго ³⁾. Въ тѣхъ только случаяхъ, когда за

¹⁾ См. еще выше, стр. 261 и 297 и въ дополненіе къ этому Féraud-Giraud, II, 321.—Русская дорога назначенія, рассчитываясь съ грузохозяйномъ за всю перевозку, обязана вслѣдствіе этого и возратить весь переборъ въ провозныхъ деньгахъ, хотя бы переборъ этотъ былъ сдѣланъ за счетъ иностранныхъ дорогъ (отд. рѣш. 7 мая 1893 г. по д. Молчанова съ Привисл. ж. д. № 2915—92 г.).

²⁾ Последнее изданіе—1897 г. Приведемъ здѣсь нѣкоторыя важнѣйшія особенности условій перевозки грузовъ, дѣйствующихъ на Финляндскихъ ж. д. (цит. по изд. 1897 г.): 1) сроки доставки—200 килом. въ сутки для грузовъ большой скорости и—100 для малой (§§ 40 и 41); 2) о размѣрѣ отвѣтственности дорогъ за просрочку въ Положеніи *никакихъ* правилъ не содержится; сказано только, что не возмѣщаются „торговые убытки“—§ 109; 3) за поврежденіе грузовъ дороги отвѣчаютъ лишь при одновременномъ поврежденіи упаковки—§ 106; 4) дороги не отвѣчаютъ за грузъ, наименование и вѣсъ котораго невѣрно указаны отправителемъ, за вѣсъ и число мѣстъ при нагрузкѣ средствами отправителя—§ 112 и за цѣлость грузовъ несвоевременно принятыхъ получателями—§§ 88 и 120; 5) вознагражденіе выдается отъ 1/2 до 2-хъ марокъ за килограммъ, смотря по разряду клади; особыя нормы установлены для багажа (10 марокъ) и нѣкоторыхъ грузовъ—§ 109; 6) давность—1 годъ и 1 ночь—установлена лишь для требованій о возвратѣ переборовъ и о выдачѣ денегъ, вырученныхъ отъ продажи грузовъ—§§ 90 и 107; 7) претензіи о вознагражденіи за утрату, порчу и просрочку до обращенія къ суду должны быть заявлены начальнику станціи или помощнику директора службы движенія въ 2-хъ мѣсячный срокъ со дня сдачи товара къ перевозкѣ; иначе, грузохозяйникъ теряетъ право на искъ—§ 103; 8) „*съ предѣлахъ Имперіи служатъ къ руководству правила, установленныя для русскихъ желѣзныхъ дорогъ*“—§ 1.

³⁾ Рѣш. Гр. Касс. Д-та Прав. Сената 1897 г. № 19 по д. „Братъевъ Гинсбергъ“.—Въ числѣ прочихъ статей Общ. Устава на Царство Польское распространяется и ст. 92, изъ которой, однако, нельзя выводить, что за поврежденія *имущества* въ предѣлахъ Царства Польскаго желѣзная дорога подлежитъ отвѣтственности по ст. 683 X т. ч. I. (Рѣш. Гр. Касс. Д-та 1896 г. № 113 по д. Мейлерга).

отсутствіемъ постановленій въ желѣзнодорожномъ законѣ, необходимо прибѣгнуть къ законамъ общимъ, юридическое положеніе дорогъ Царства Польскаго и Остзейскаго края окажется иное, нежели положеніе остальныхъ русскихъ дорогъ ¹⁾.

Т.-н. *смѣшанное прямое сообщеніе*, т.-е., такое прямое сообщеніе, въ которомъ участвуютъ въ качествѣ самостоятельныхъ контрагентовъ не только желѣзныя дороги, но и другіе возики ²⁾ (напр., пароходныя общества), на которыхъ не распространяется дѣйствіе желѣзнодорожнаго законодательства, можно также отчасти въ юридическомъ отношеніи сравнить съ международнымъ прямымъ сообщеніемъ въ томъ видѣ, какъ оно существовало до Конвенціи. Будучи прямымъ сообщеніемъ въ томъ смыслѣ, что всѣ предпріятія, участвующія въ перевозѣ, являются участниками *одного нераздѣльнаго договора перевозки*, берутъ на себя перевозку по *одному и тому же документу* и, вслѣдствіе этого, должны подвергаться солидарной другъ за друга отвѣтственности ³⁾, смѣшанное прямое сообщеніе представляетъ ту особенность, что за нарушеніе договора желѣзныя дороги и другія перевозочныя предпріятія отвѣчаютъ *по различнымъ правиламъ*. Вопросъ о томъ, какія правила подлежатъ примѣненію въ каждомъ данномъ случаѣ, долженъ быть разрѣшенъ въ зависимости отъ того, гдѣ именно произошло то событіе, которое служитъ основаніемъ иска. Если оно произошло на линіи желѣзной дороги, то примѣненію подлежитъ Общій Уставъ ⁴⁾; если оно произошло въ другомъ мѣстѣ,

¹⁾ Для пограничнаго международнаго сообщенія имѣютъ значеніе изданныя въ разное время постановленія о соединеніи русскихъ дорогъ со смежными иностранными (Кенигсберго-Лыбской, Мариенбург-Млавской, Львовско-Черновицкой и пр.—См., напр., П. С. З. 1871 г. № 50069, 1876 г. № 56164 и пр.).

²⁾ О прямомъ сообщеніи дорогъ общей сѣти съ т. н. „*подъѣздными путями*“ см. особое „положеніе“, напечат. въ прил. № 6 къ Соглаш. о прям. сообщ. Условія этого сообщенія въ общемъ тѣ же, которыя дѣйствуютъ на общей сѣти (лишь въ § 9 относительно *сроковъ доставки* сдѣлана оговорка, что на подъѣздныхъ путяхъ примѣняются сроки, особо для нихъ установленные).

³⁾ Ограниченія стт. 99 и 128 Общ. Уст. относятся только къ желѣзнымъ дорогамъ и не могутъ быть распространены на другія перевозочныя предпріятія. Изъ этого слѣдуетъ, что при участіи въ перевозкѣ нѣсколькихъ подобныхъ предпріятій (напр., пароходныхъ) каждое изъ нихъ въ силу принципа солидарности можетъ быть привлечено въ качествѣ отвѣтчика. Для устраненія этого неравенства между желѣзнодорожными и другими перевозочными предпріятіями нужна санкція закона (см. Журналы Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1889 г., стр. 250, гдѣ, впрочемъ, Совѣтъ, ходатайствуя о распространеніи стт. 99 и 128 на смѣшанныя сообщенія, совершенно наоборотъ, предполагаетъ, что безъ этого самая солидарная отвѣтственность въ смѣшанномъ сообщеніи явится сомнительною).

⁴⁾ Подтверждено въ ст. 113 Общ. Уст. въ примѣненіи къ вопросу о размѣрѣ вознагражденія за утрату и порчу.—Что касается размѣра вознаграж-

то примѣненію подлежатъ другіе законы, спеціальные (напр., уставъ пароходнаго или транспортнаго общества) или общіе (напр., торговые законы объ отвѣтственности за морскую аварію)¹⁾.

При *неизвѣстности*, гдѣ именно произошло событіе, послужившее поводомъ къ иску (напр., утрата, поврежденіе или задержка въ доставкѣ), разрѣшеніе вопроса о примѣненіи тѣхъ или иныхъ законовъ должно находиться въ зависимости отъ того, съ кѣмъ заключенъ договоръ перевозки (arg. рѣш. Сената 1884 г. № 79 по д. „Викторія“⁴⁾) Если договоръ заключенъ съ желѣзною дорогою, то долженъ примѣняться Общій Уставъ, если съ пароходнымъ обществомъ — Уставъ Торговый. Отъ грузохозяина, однако, всегда зависитъ потребовать отъ возчика, привлеченнаго къ отвѣту, чтобы онъ представилъ въ судъ документы, выясняющіе вопросъ о томъ, гдѣ именно произошло событіе, подавшее поводъ къ иску (напр., передаточныя вѣдомости, протоколы и пр.). Въ случаѣ уклоненіе отвѣтчика отъ представленія этихъ документовъ судъ вправѣ будетъ примѣнить ст. 444 Уст. Гр. Суд.

Смѣшанное прямое сообщеніе для желѣзныхъ дорогъ *не обязательно*. Въ силу ст. 10, дороги имѣютъ только *право* на распространеніе прямыхъ сообщеній за предѣлы желѣзнодорожныхъ станцій, входя для этой цѣли въ *соглашеніе* съ пароходными или иными транспортными обществами. Этимъ соглашеніемъ (если оно не опротестовано правительствомъ) и нормируются *взаимныя* права и обязанности предпріятій, участвующихъ въ перевозкѣ. Но, кромѣ того, въ эти же соглашения включаются и главнѣйшія условія перевозки даннаго смѣшаннаго сообщенія, которыя приобрѣтаютъ обязательную силу для грузохозяина въ силу каждаго договора перевозки въ отдѣльности²⁾.

денія за просрочку, то, какъ уже указано выше (стр. 116), въ „тарифахъ“ смѣшанныхъ сообщеній оговаривается, что вознагражденіе за просрочку, произошедшую на желѣзнодорожномъ пути, исчисляется только съ той части фрахта, которая поступаетъ въ пользу желѣзной дороги, а за просрочку, произошедшую на остальной части пути — съ остальнаго фрахта. — Сенатъ находитъ, что ст. 110 Общ. Уст. въ смѣшанномъ прямомъ сообщеніи не подлежатъ безусловному примѣненію (*отд. рѣш.* 18 ноября 1894 г. по д. Лильпопъ, Рау и Левенштейнъ съ Привисл. ж. д. № 360—94 г.).

¹⁾ См. Журналы Совѣта 1889 г., стр. 250. — Прот. XXXI Общ. Съѣзда стр. 27.

²⁾ Для примѣра укажемъ условія перевозки Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, изложенныя въ тарифѣ № 6285 (Сб. Тар. № 862). Главнѣйшія изъ этихъ условій слѣдующія: 1) въ накладной отправитель указываетъ не только путь слѣдованія, но и фирму пароходства—§ 9; 2) переадресованіе груза въ другой портъ не допускается; остановка въ пути допускается лишь въ портѣ перевалки до погрузки на суда—§ 8; 3) срокъ доставки за часть пароходствъ указанъ въ особыхъ приложенныхъ къ тарифу таблицахъ и находится въ зависимости отъ времени года; для грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими или

Замѣтимъ, что не всякое соглашеніе желѣзныхъ дорогъ съ другими перевозочными предпріятіями слѣдуетъ разсматривать, какъ

товаропассажирскими поѣздами, срокъ возвращенія; грузъ перевозится (въ зависимости отъ фирмы пароходства) на паровыхъ судахъ, на пароходахъ или на буксирныхъ баржахъ—§ 12; 4) пароходства не отвѣчаютъ за просрочку, если грузъ вслѣдствіе дурной погоды или по другой причинѣ, не зависящей отъ пароходства, не могъ быть выгруженъ въ портъ или на пристани назначенія, а равно вообще въ случаяхъ непреодолимой силы (какъ то: крушенія или поврежденія судовъ, порчи котловъ и судовыхъ механизмовъ, бури, тумана, замерзанія портовъ, появленія въ портахъ пловучаго льда, а также—задержанія пароходовъ по требованіямъ правительственныхъ властей или необходимости поданія помощи судамъ; терпящимъ бѣдствія)—§ 16; здѣсь, кромѣ того, добавлено, что пароходства не отвѣчаютъ за просрочку: а) въ случаяхъ, указанныхъ въ стт. 249, 345, 349, 418, 433 и 539 т. XI Св. Зак. и б) въ случаяхъ, когда управленіями пароходствъ сдѣланы установленныя заявленія о прекращеніи пріема грузовъ или о сложеніи отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ (т.-е., разумѣется, если такое объявленіе о сложеніи отвѣтственности сдѣлано до выдачи дубликата накладной отправителю, ибо позднѣйшія объявленія, какъ *одностороннія* заявленія, не имѣютъ *сами по себѣ* никакой силы и не могутъ устранить силу договора перевозки, выраженнаго въ накладной, въ силу котораго пароходство приняло на себя перевозку въ сроки, указанные въ тарифѣ); 5) вознагражденіе за просрочку исчисляется не со всей провозной платы за весь путь, а лишь съ платы, причитающейся на долю пароходства или желѣзныхъ дорогъ, смотря по тому, гдѣ произошла просрочка—§ 16; грузъ считается своевременно переданнымъ отъ пароходства на желѣзную дорогу или обратно, если своевременно сдѣлано письменное „заявленіе о готовности груза къ сдачѣ“—§ 12; 6) за недоставку и поврежденіе грузовъ пароходства отвѣчаютъ: по рѣчнымъ перевозкамъ на основаніи гражданскихъ законовъ, а по морскимъ—на основаніи законовъ торговыхъ (т. XI, ч. 2); пароходства не отвѣчаютъ за нормальную утечку, усышку или раструску, за порчу отъ вліянія воздуха или отъ естественныхъ свойствъ груза, за недоставку, поломку или подмѣну товара при дѣлности наружной тары (условіе это едва ли имѣетъ обязательную силу—см. выше, стр. 20), за подмочку грузовъ, не подлежащихъ обязательной перевозкѣ въ трюмѣ, отъ продолжительныхъ дождей или отъ волнъ, за порчу или гибель груза отъ ледохода или отъ другихъ непредотвратимыхъ причинъ (ст. 684 Зак. Гр.), отъ ареста, конфискаціи, народныхъ волненій, грабежа или разбоя—§ 17; грузы, по прибытіи не приняты своевременно получателями, „поступаютъ на складъ пароходства и остаются тамъ до востребованія грузохозяиномъ *за его счетъ и страхъ*“—§ 14; рискъ пребыванія на складѣ грузохозяинъ несетъ и въ томъ случаѣ, когда товаръ временно выгруженъ въ пути вслѣдствіе дурной погоды или другой не зависящей отъ пароходства причины—§ 16; 7) вознагражденіе за недоставку и поврежденіе груза опредѣляется по ст. 107 Общ. Уст. рос. ж. д.; стт. же 108 и 109 Общ. Уст. къ отвѣтственности пароходствъ не примѣняются—§ 18; 8) провозная плата и дополнительные сборы исчисляются по основаніямъ, указаннымъ въ отдѣлахъ I и III тарифа (§ 5 перваго отдѣла, въ которомъ указано, въ какихъ случаяхъ *тарифы* Кавказско-Закаспійскаго сообщенія не примѣняются, *не слѣдуетъ* понимать въ томъ смыслѣ, что къ грузамъ, здѣсь перечисленнымъ, не примѣняются *условія перевозки* и въ томъ числѣ—сроки доставки этого сообще-

соглашеніе о прямомъ сообщеніи. Прямое сообщеніе имѣется лишь тогда, когда каждое изъ предпріятій какъ бы беретъ на себя всю перевозку по одному и тому же договору. Если же желѣзная дорога беретъ на себя самую перевозку только до какой либо станціи съ тѣмъ, что дальнѣйшая перевозка дороги не касается, то она и не можетъ отвѣчать за эту дальнѣйшую перевозку по изложеннымъ выше правиламъ, *хотя бы она и согласилась*¹⁾ отъ имени или за счетъ грузохозина передать грузъ для дальнѣйшей перевозки другому возчику, т.-е., заключить съ нимъ на этотъ предметъ новый договоръ. Беря на себя обязанность отъ имени или за счетъ отправителя переслать грузъ по особому дорожному документу куда нибудь въ сторону отъ своей линіи и передать его для этой цѣли какому либо возчику, желѣзная дорога можетъ отвѣчать за неудачный выборъ возчика; она можетъ отвѣчать вообще, какъ отвѣчаетъ экспедиціонная контора, которой поручена отправка товара, но, такъ какъ она не беретъ на себя самой перевозки, то она не можетъ и отвѣчать по правиламъ о договорѣ перевозки за событія, имѣвшія мѣсто послѣ передачи товара другому возчику²⁾.

нія); 9) къ перевозкѣ въ этомъ сообщеніи принимаются лишь тѣ грузы, которые показаны въ классификаціи тарифа и противъ которыхъ не сдѣлано оговорки о томъ, что они къ перевозкѣ не принимаются; нѣкоторые грузы принимаются желѣзными дорогами лишь послѣ предварительнаго соглашенія съ пароходствами о размѣрѣ фрахта—§§ 6, 7 и 11; въ отношеніи времени открытія и закрытія навигаціи соблюдаются правила, указанныя въ § 20 „тарифа“; 10) пароходства примѣняютъ стт. 85, 86, 90, 88 (безъ участія жандармской полиціи), 103, 121—134, 135—139 Общ. Уст.—§§ 13, 14, 15, 19 (однако нѣки въ пароходствамъ могутъ быть предъявляемы лишь въ мѣстахъ, указанныхъ въ § 19 „тарифа“; нѣки эти не изымаются изъ вѣдѣнія коммерческихъ судовъ); засимъ, пароходство въ непредвидѣнныхъ „тарифомъ“ случаяхъ руководствуется общими гражданскими и торговыми законами—§ 8.—См. по вопросу объ условіяхъ перевозки въ смѣшанныхъ сообщеніяхъ Журналы Совѣта по ж. д. дѣламъ 1889 г., стр. 243—254.

1) Т. н. *сапіонпаге d'office*, т.-е., право дороги переслать грузъ по мѣсту жительства получателя безъ прямого о томъ требованія грузохозина, а лишь вслѣдствіе уклоненія отъ своевременнаго приема груза, у насъ не установлено. Нѣмецкія дороги имѣютъ это право въ силу спеціальной санкціи закона (art. 430), если въ накладной указанъ адресъ получателя внѣ района желѣзной дороги. По дѣйствующимъ условіямъ международныхъ тарифовъ такое *сапіонпаге d'office* (на случай адресованія груза въ мѣста, не лежащія на желѣзной дорогѣ, или на станціи, не приспособленныя въ товарной службѣ) установлено лишь для грузовъ, адресованныхъ въ Германію, Австрію и Нидерланды.

2) Въ такомъ видѣ отношенія по смѣшанной перевозкѣ нормированы въ нѣмецкомъ регламентѣ (§ 68) въ силу разрѣшенія закона (art. 430 Торг. Код.). Art. 430, впрочемъ, толкуютъ въ томъ смыслѣ, что возчикъ (напр., пароходное предпріятіе), которому грузъ переданъ желѣзною дорогою, съ своей стороны, отвѣчаетъ за всю перевозку; какъ экспедиторъ (за гужевую или водяную часть

До сихъ поръ мы предполагали, что въ смѣшанной перевозкѣ участвуютъ *самостоятельные* возчики. Если же грузъ перевозится въ сторону отъ рельсоваго пути (или въ случаѣ *перерыва* рельсоваго пути) *средствами самихъ дорогъ* чрезъ посредство учреждаемыхъ ими т. н. городскихъ станцій или транспортныхъ конторъ (ст. 10 Общ. Уст.), то здѣсь не можетъ быть рѣчи о прямомъ сообщеніи. Городская станція или транспортная контора не болѣе, какъ органъ самой же дороги, за дѣйствія котораго она отвѣчаетъ, какъ за дѣйствія прочихъ своихъ служащихъ (ст. 5 Общ. Уст.; этою же статью опредѣляется и *право репресса*)¹⁾. Изъ этого, разумѣется, еще не слѣдуетъ, что дорога должна отвѣчать всегда одинаково за нарушеніе договора, независимо отъ того, на какой части пути послѣдовала утрата, порча и т. п. Если, напр., желѣзнодорожное общество является владѣльцемъ пароходнаго предпріятія, то за событія, имѣвшія мѣсто на морѣ, оно отвѣчаетъ лишь по морскимъ законамъ²⁾.

пути) отвѣчаютъ однѣ только желѣзныя дороги (Eger, III, 563).—По англійскому закону, наоборотъ (Regulation of Railways Act 1871 г.), дорога въ смѣшанномъ прямомъ сообщеніи отвѣчаетъ за гибель или порчу груза въ чужомъ суднѣ все равно, какъ, еслибы судно было ея собственное; она не отвѣчаетъ за всѣ т. н. морскія и рѣчныя опасности (dangers and accidents of the seas, rivers and navigation), если объ этомъ объявлено въ накладной, въ багажной квитанціи или въ пассажирскомъ билетѣ (Hodges, 564; Browne, 651).

¹⁾ Это вполнѣ совмѣстимо съ *внутреннею* самостоятельностью городской станціи, какъ коммерческаго предпріятія, совершающаго свои операціи по договору съ желѣзною дорогою (на этихъ началахъ оперировало у насъ нынѣ болѣе не существующее „Товарищество городскихъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ станцій“).—По условіямъ международныхъ тарифовъ—Сб. Тар. № 473, § 19, п. 2—„возчики считаются желѣзнодорожными агентами“, за которыхъ дорога отвѣчаетъ, какъ за своихъ служащихъ. Такъ же разсматриваются на нѣмецкихъ дорогахъ т. н. Rollfuhrunternehmen, если только они доставляютъ грузы на домъ на основаніи подряднаго договора, заключеннаго ими съ желѣзною дорогою (Eger, II, 21—2). Объ отвѣтственности самихъ Rollfuhrunternehmen см. Schott, 443—5 и Eger, II, 58.—За грузъ, *забираемый* „возчиками“ дороги *на дому* для доставленія на станцію отправленія, дороги отвѣчаютъ съ момента *передачи груза „возчику“* такъ же, какъ еслибы грузъ былъ переданъ прямо станціи, причемъ, однако, впрядь до наложенія штемпеля на накладной (ст. 61 Общ. Уст.) отвѣтственность эта опредѣляется на основаніи общихъ законовъ (ст. 98 Общ. Уст.), а не по стт. 99—113 Общ. Уст. См. въ томъ же смыслѣ Eger, II, 18.

²⁾ Особенно сложными представляются тѣ случаи, возможные въ обыкновенномъ прямомъ сообщеніи, но чаще встрѣчающіеся въ смѣшанномъ, когда въ лицѣ одного и того же предпріятія сливаются *возчикъ и отправитель*. Такъ, напр., Россійское Общество Транспортированія Кладей *въ качествѣ отправителя*, сдаетъ грузъ въ Тифлисъ на Закавказскую дорогу для доставленія, положимъ, въ Москву. Закавказская дорога, довезя грузъ до Батума, сдаетъ его на пароходъ того же Россійскаго Общества Транспортированія Кладей, которое,

§ 48. Договоръ о перевозкѣ съ исполненіемъ таможенныхъ и другихъ обрядностей ¹⁾).

Когда для доставленія груза на мѣсто назначенія и предвари- тельно сдачи его получателю требуется исполненіе таможенныхъ обрядностей, а также акцизныхъ и полицейскихъ правилъ, то испол- неніе этихъ правилъ и обрядностей по порученію грузохозина законъ возлагаетъ на желѣзную дорогу. Въ этихъ случаяхъ къ договору перевозки *присоединяется особый договоръ порученія*, комиссіонный договоръ, который и осложняетъ юридическія отношенія по договору перевозки. Мы здѣсь остановимся, главнымъ образомъ, на таможен- ныхъ обрядностяхъ, наиболѣе регламентированномъ, частомъ и важ- номъ предметѣ комиссіоннаго договора.

Въ ст. 66 Общ. Уст. юридическія отношенія по комиссіонному договору регламентированы слѣдующимъ образомъ: *„отправитель обя- занъ вручить станицѣ отправленія для приложенія въ накладной всѣ должествующіе сопровождаютъ грузъ документы, которые необходимы для исполненія таможенныхъ обрядностей, а также акцизныхъ и полицейскихъ правилъ, предварительно сдачи груза получателю. Же- лѣзная дорога не обязана повторять вѣрность и достаточность этихъ*

довея грузъ до Одессы, передаетъ его для дальнѣйшаго слѣдованія Юго-Запад- нымъ желѣзнымъ дорогамъ. Сенату пришлось разрѣшить вопросъ о примѣненіи въ подобномъ случаѣ ст. 103 Общ. Уст. (о погашеніи претензій съ „пріемомъ груза“ безъ повѣрки его состоянія) и онъ разрѣшилъ его въ утвердительномъ смыслѣ (*отд. рѣш.* 26 января 1896 г. по д. Общества „Кавказъ и Меркурій“ съ Упр. Каз. ж. д. № 1411—95 г.), что едва-ли правильно, если только разма- тривать подобныя перевозки, какъ перевозки прямого сообщенія. Въ этомъ случаѣ нѣтъ „пріема“ груза, а есть лишь *передача* его отъ одного возчика другому. Но самый вопросъ о наличности прямого сообщенія въ данномъ случаѣ представляется сомнительнымъ. Въ прямомъ сообщеніи *всѣ* возчики, участвующіе въ перевозкѣ, составляютъ одну сторону, а отправитель — другую. Въ данномъ случаѣ это, очевидно, невозможно, ибо тотъ возчикъ, который въ то же время является отправителемъ, не можетъ быть представителемъ двухъ сторонъ одновременно, а разъ это такъ, то въ данномъ случаѣ по настоящему и не можетъ быть рѣчи о прямомъ сообщеніи при участіи этого возчика. Беря предидущій примѣръ, слѣдуетъ сказать, что Россійское Общество должно быть рассматриваемо, какъ отправитель — въ Тифлисѣ, какъ получатель — въ Батумѣ и, затѣмъ, снова — какъ отправитель, — въ Одессѣ и какъ получатель въ Москвѣ. То, что грузъ отъ Тифлиса до Москвы перевозится по одной накладной и по условіямъ, содержащимся въ „тарифѣ“ Московско-Кавказскаго прямого сообщенія при участіи пароходовъ Россійскаго Общества, столь же недостаточно для признанія наличности прямого сообщенія въ данномъ случаѣ, какъ недостаточно написать договоръ съ *самимъ собою* для того, чтобы потомъ утверждать, что договоръ въ дѣйствительности существуетъ.

¹⁾ См. выше, стр. 102, 173 и въ алфавитѣ „таможенныя обрядности“.

документовъ. Отправитель обязанъ возмѣститъ желѣзной дорогѣ всю убытки, которые она понесетъ вслѣдствіе отсутствія, недостаточности или неправильности означенныхъ документовъ, если не докажетъ, что эти убытки произошли по винѣ самой дороги. Во время нахождения груза въ пути, желѣзная дорога исполняетъ все таможенныя, акцизныя и полицейскія формальности черезъ своихъ агентовъ или комиссіонеровъ. По прибытіи груза на мѣсто назначенія получателю предоставляется право совершать самому или черезъ комиссіонера таможенныя и другія обрядности, если въ накладной не содержится несогласнаго съ симъ условія.

Въ силу п. 8 ст. 57 Общ. Уст. въ накладной должно содержаться „подробное наименованіе сопровождающихъ грузъ бумагъ, требуемыхъ таможенными обрядностями, акцизными и полицейскими правилами, а также, по желанію грузоотправителя, указаніе посредника (экспедитора), назначеннаго для исполненія этихъ обрядностей и правил“¹⁾.

Изъ ст. 66 несомнѣнно слѣдуетъ, что дорога обязана принимать на себя исполненіе обрядностей по порученію грузохозяина. Нѣсколько болѣе спорнымъ является другой вопросъ, вопросъ о томъ, обязанъ ли грузохозяинъ предоставлять исполненіе обрядностей въ пути желѣзной дорогѣ, или же монополіи этой не существуетъ, и товарохозяинъ имѣетъ право самъ или черезъ своихъ агентовъ исполнять обрядности какъ на станціи назначенія (что ему прямо предоставлено закономъ—ст. 66), такъ и въ пути. На практикѣ этотъ спорный по редакціи нашего закона²⁾ вопросъ, имѣющій немаловажное значеніе для торговли, рѣшается въ пользу дорогъ, т.-е., въ томъ смыслѣ, что исполненіе обрядностей въ пути составляетъ монопольное право желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ смыслѣ вопросъ рѣшенъ во Врем. Прав. 3 окт. 1887 г. для перевозки по желѣзн. дор. грузовъ, подлежащихъ таможеннымъ обрядностямъ³⁾. Такъ рѣшаютъ его и Берн-

¹⁾ XVIII Общій Сѣздъ предлагалъ исключить эту послѣднюю фразу, какъ находящуюся въ противорѣчій съ исключительнымъ правомъ дорогъ на совершеніе формальностей въ пути (см. ниже). Замѣч. на проектъ, стр. 126. См. также Труды Общ. Сѣзда, 1881 г., стр. 302.

²⁾ Въ Проектѣ—ст. 66—вовсе не было постановленія о томъ, кто исполняетъ обрядности. Постановленіе это добавлено, повидимому, вслѣдствіе предложенія Мин. Пут. Сообщ., для увазанія на то, что право на совершеніе обрядностей въ таможахъ принадлежитъ не только грузохозяину, но и желѣзной дорогѣ (Проектъ съ мотивами, стр. 351).

³⁾ § 35: „По полученіи пограничною таможенною предвѣстнаго для нея экземпляра накладной на грузъ, слѣдующій прямымъ сообщеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ, право подачи объявленія, со всеми вытекающими изъ него послѣдствіями, исключительно принадлежитъ агенту или комиссіонеру же-

ская Конвенція (ст. 10)¹⁾, и наши дѣйствующіе международные тарифы²⁾. Недопущеніе грузохозина къ исполненію обрядностей въ пути мотивируется тѣмъ, что вмѣшательство товарохозина было бы несомнѣннѣе съ понятіемъ о прямомъ сообщеніи, съ отвѣтственности дорогъ за цѣлость груза и за задержку въ пути, а также съ залоговымъ правомъ дорогъ на грузъ, которое должно было бы прекратить свое существованіе въ тотъ моментъ, какъ грузъ изъ вѣдѣнія дороги переходитъ въ вѣдѣніе хозина для исполненія обрядностей³⁾.

анной дороги, принимающей на себя дальнѣйшую перевозку груза“ (см. Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1887 г. № 44). Цирк. Д-та Тамож. Сборовъ 1889 г. № 1684 (Вѣств. Фин. 1889 г. № 5) то же правило распространено и на грузы, отправляемые прямымъ сообщеніемъ *заграницу*.—Предъявлять требованіе объ *обратномъ отвозѣ* товара, не оплаченнаго пошлиною, заграницу дорога можетъ только по желанію лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ (Собр. Уз. 1890 г. № 115),

¹⁾ Мотивы см. въ *моемъ* изд., стр. 29. Конвенція, впрочемъ, разрѣшаетъ грузохозину (или его повѣренному) „присутствовать при исполненіи таможенныхъ обрядностей для сообщенія всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній, касающихся тарификаціи груза, и заявленія своихъ замѣчаній“, но это „не даетъ ему, однако же, права ни на принятіе груза во владѣніе, ни на совершеніе самому таможенныхъ операцій“.

²⁾ Сб. Тар. № 473, ст. 10, доп. пост. (таможенный досмотръ на границѣ производится, однако, лишь тогда, когда онъ не можетъ быть произведенъ на станціи назначенія въ силу существующихъ правилъ или — когда этого желаетъ отправитель).

³⁾ Этотъ порядокъ, однако, вызвалъ массу жалобъ со стороны разныхъ торговыхъ фирмъ и экспедиторовъ. Оспаривая его, указываютъ на то, что онъ равносильнѣе отнятію у купца его законныхъ правъ и возможности пользоваться кредитомъ и услугами экспедиторовъ по собственному выбору при заключеніи торговыхъ сдѣлокъ; что очистка товаровъ пошлиною въ таможенныхъ требуетъ точнаго знакомства со всѣми таможенными правилами и тарифами и должна, поэтому, исполняться частными экспедиторами, которыхъ конкуренція и строгая отвѣтственность предъ комитетомъ заставляютъ строго блюсти его интересы. Дѣйствуя по инструкціи хозина, повѣренный его подаетъ жалобы, требуетъ возвращенія перебора въ пошлинѣ, составленія актовъ о порчѣ и недостаткѣ; наконецъ, онъ часто является посредникомъ между русскимъ купцомъ и его иностраннымъ „корреспондентомъ“. Юридическіе аргументы противъ принятаго дорогами порядка прежде приводились слѣдующіе: 1) ст. 66, какъ и весь Уставъ, *вовсе не относится къ международному прямому сообщенію* (анг. ст. 1, 8, 9 и др.); кромѣ того, 2) статья эта предоставляетъ дорогѣ *только исполненіе обрядностей, а не самую уплату пошлины*, тѣмъ болѣе, что дорога *не можетъ нести отвѣтственности* за неправильную очистку пошлиной (ст. 721, 882, 895, 903—5 Уст. Там.); 3) ст. 738 и 743 Уст. Там. предоставляютъ товарохозину *безусловное право на подачу объявленія*; 4) допущеніе его (или его повѣреннаго) къ исполненію обрядностей въ пути *вовсе не противорѣчитъ* ст. 85 и 102 Обш. Уст., ибо, поступая изъ вагоновъ прямо въ таможенные пакгаузы, грузъ *вовсе*

Изъ договора, коимъ желѣзной дорогѣ поручается совершеніе обрядностей, возникаютъ слѣдующія юридическія отношенія.

не переходитъ въ вѣдѣніе грузохозяина. Указывали еще на то, „Врем. Правила“ 3 окт. 1887 г. не были опубликованы ни въ Собр. Узак., ни въ Прав. Вѣстникѣ; изъ мотивовъ Госуд. Совѣта къ Общ. Уставу (стр. 104) видно, что правила эти подлежали утвержденію въ законодательномъ порядкѣ, а между тѣмъ они даже не были рассмотрѣны Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ (ст. 8 Полож.). Противъ всѣхъ этихъ аргументовъ приводили, между прочимъ, то, что на границѣ очищается сравнительно ничтожное количество товара (однако, по вычислениямъ г. Прозорова на границѣ очищается 18% всего количества (по цѣнности) товаровъ, ввозимыхъ въ Россію); что Уставъ Там. хозяиномъ и отвѣтственнымъ лицомъ предъ казною признаетъ получателя, а не иностраннаго отправителя, а слѣдовательно послѣднему нельзя предоставить и права на исполненіе таможенныхъ обрядностей на границѣ чрезъ своего повѣреннаго; интересы казны, кромя того, требуютъ, чтобы отвѣтственнымъ лицомъ предъ нею считалась желѣзная дорога. Что же касается до правилъ 3 окт. 1887 г., то, по мнѣнію дорогъ, они изданы правильно, такъ какъ въ силу закона 11 іюля 1886 г. отъ Мин. Пут. Сообщ. зависитъ разрѣшеніе прямаго сообщенія русскихъ дорогъ съ иностранными, а слѣдовательно отъ него зависитъ и установленіе правилъ для заграничнаго прямаго сообщенія. См. подробныя дебаты по этому вопросу въ Журналахъ Сов. по ж.-д. дѣламъ 1889 г., стр. 114—172 (особенно—дѣльныя замѣчанія гг. Башилова и Шнейдера); *большинство Совѣта высказалось за порядокъ, санкціонированный правилами 3 окт. 1887 г.* Въ Совѣтѣ представители торговли, между прочимъ, сослались на примѣръ Западной Европы, гдѣ грузохозяинъ до введенія Бернской Конвенціи почти вездѣ допускался къ исполненію обрядностей. Ср. Eger, I, 155; нѣм. регламентъ, § 51 (стар. ред.). Французская кассационная практика, подобно нѣмецкой практикѣ, также въ свое время отвергла монопольное право дорогъ на *dédouanement*, если подобное право не оговорено въ специальномъ тарифѣ (взамѣнъ пониженія платы). См. Dalloz, 1886, I, 241 (Fégaud-Giraud, II, 91, ссылается на прежнюю практику, защищаетъ монопольное право дорогъ, *если оно фигурируетъ въ качествѣ одного изъ условий спеціального тарифа*).—О протестахъ противъ ст. 10-ой Бернской Конвенціи въ Австро-Венгрии и Германіи см. Buschman, 136—7.—Ст. 10 Конвенціи не примѣняется къ „перерывному“ международному сообщенію, т.-е., къ тѣмъ случаямъ, когда грузъ адресованъ на пограничную станцію для дальнѣйшаго слѣдованія на конечную станцію, но въ этихъ случаяхъ не подлежатъ примѣненію прямыя международныя тарифы. Сознвая, однако, неудобства для торговли, вытекающія изъ ст. 10 Конвенціи, сами дороги въ послѣднее время изъявили согласіе на примѣненіе прямыхъ тарифовъ къ подобнымъ „перерывнымъ“ отправкамъ (см. Buschman, 138). По свидѣтельству Напске (l. c.) перерывное сообщеніе въ сношеніяхъ Германіи съ Россіею, благодаря ст. 10 Конвенціи, приняло огромныя размѣры, и дѣло дошло даже до ходатайствъ торговыхъ палатъ восточно-прусскихъ провинцій объ отиѣнѣ прямыхъ удешевленныхъ ставокъ. Въ ст. 10-ой Конвенціи усматриваютъ опасное средство въ рукахъ правительствъ, желающихъ вопреки торговымъ трактатамъ затруднить международныя торговныя сношенія съ тою или другою страной: стоитъ только для этого повысить плату въ пользу желѣзнодорожныхъ таможенныхъ агентовъ до тѣхъ или другихъ предѣловъ, равносильныхъ повышенію пошлины. Ст. 10 ставитъ сухопутную

Дорога въ силу этого порученія обязана исполнить всѣ требуемыя закономъ формальности, причемъ она *несетъ всю обязанность обыкновеннаго комиссіонера* или экспедитора, отвѣчая лишь за несоблюденіе обыкновенной *diligentia* ¹⁾. Отъ отвѣтственности обыкновеннаго комиссіонера отвѣтственность дороги отличается лишь тѣмъ, что въ силу ст. 5 она *безусловно* отвѣчаетъ за *дѣйствія своихъ* служащихъ. Къ служащимъ должны быть приравнены и *комиссіонеры*, дѣйствующіе по порученію дороги, о которыхъ говорится въ ст. 66 ²⁾. Въ частности, дорога отвѣчаетъ за конфискацію груза, произошедшую по винѣ ея агентовъ-экспедиторовъ, причемъ размѣръ вознагражденія за грузъ опредѣляется *по общимъ гражданскимъ законамъ* (стт. 671,

торговлю въ положеніе, гораздо менѣе выгодное, чѣмъ торговлю морскую, такъ какъ монополія шипера на исполненіе таможенныхъ обрядностей не существуетъ (см. ст. Napcke I. с.).

¹⁾ Это различіе между строгою отвѣтственностью дороги, какъ возчика, и ея же въ качествѣ комиссіонера, имѣлось въ виду и составителями Конвенціи (см. мое изд., стр. 30).—*Ограниченія* отвѣтственности дорогъ *по договору*, и здѣсь въ силу ст. 6 Общ. Уст. не допускаются (къ противному выводу приходитъ Eger, I, 154, основываясь на редакціи арт. 423 Кодекса).—См. еще выше, стр. 102.

²⁾ Ст. 5: дорога отвѣчаетъ за „лицъ, назначенныхъ ею для выполненія перевозокъ и соединенныхъ съ нею дѣйствій“. Въ Проектѣ (ст. 189—ред., двѣ въ мотивахъ Госуд. Сов. къ Общ. Уст.) сказано, что дорога исполняетъ обрядности *сама или чрезъ комиссіонера* (то же въ ред., предложенной Мин. Пут. Сообщ.: дорога вправѣ „или взять на себя исполненіе этихъ обрядностей или поручить это комиссіонеру“). Изъ этой редакціи можно было-бы вывести, что дорога отвѣчаетъ только *за выборъ* комиссіонера (*culpa in eligendo*). Но, при нынѣшней редакціи ст. 66, такой выводъ недопустимъ. Справедливо было бы отнестись мягче къ желѣзнымъ дорогамъ, обязаннымъ нести на себѣ всѣ послѣдствія запутанности таможенныхъ и акцизныхъ правилъ, но не слѣдуетъ забывать, съ другой стороны, что, при нынѣ дѣйствующей системѣ устраниенія грузохозяйна отъ исполненія обрядностей въ пути (см. выше), уменьшеніе отвѣтственности дорогъ до степени *culpa in eligendo* было бы не безопасно. Принятое нами толкованіе подтверждается и ст. 10 Бернской Конвенціи, которая разрѣшаетъ дорогамъ поручить исполненіе обрядностей комиссіонерамъ „*подъ свою отвѣтственность*“ или взять ихъ на себя, причемъ „*въ томъ и другомъ случаѣ на дорогахъ лежатъ обязательства комиссіонера*“. При обсужденіи проекта Конвенціи Германскій делегатъ предложилъ принять правило нѣмцоваго „регламента“ (въ прежней его редакціи) т.-е., при исполненіи обрядностей чрезъ комиссіонера возложить на дорогу отвѣтственность лишь за „*culpa in eligendo*“, но предложеніе это было отвергнуто (см. мое изд. Конвенціи, стр. 30). За дѣйствія комиссіонеровъ дороги, однако, не отвѣчаютъ въ томъ случаѣ, когда она поручаетъ имъ составленіе таможенныхъ документовъ въ виду неправильнаго составленія ихъ отправителемъ, ибо забота о документахъ лежитъ исключительно на отправителѣ (см. § 10 международныхъ тарифовъ—Сб. Тар. № 473: „чрезъ свѣдущихъ и отвѣтственныхъ третьихъ лицъ“).

673 и 685), ибо здѣсь дорога отвѣчаетъ за нарушение обязанностей не по договору перевозки, а по договору коммисіи ¹⁾; далѣе, дорога отвѣчаетъ за просрочку, произошедшую отъ допущенной агентомъ *медленности* при исполненіи обрядностей ²⁾ и т. д.

Обязанности желѣзныхъ дорогъ по исполненію обрядностей ближайшимъ образомъ опредѣляются въ таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ правилахъ; изъ нихъ наиболѣе важными являются „Временныя правила для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ, подлежащихъ таможеннымъ обрядностямъ“, утвержденныя 3

¹⁾ См. выше, стр. 102 и рѣш. Бернскаго Центрального Бюро 10 апрѣля 1895 г. (Eis. Entsch, 1896, 145).

²⁾ Герм. Имп. Судомъ въ 1879 г. было признано, что, если грузъ идетъ *транзитомъ въ Финляндію* и не подлежитъ оплатѣ пошлиною въ Вержоловѣ, и если, тѣмъ не менѣе, грузокозанину пришлось уплатить пошлину въ виду того, что *дороги замѣнили утраченную первоначальную накладную новую*, то дороги обязаны возмѣстить убытки (Eis. Entsch. I, 1—3).—Высшимъ Австрійскимъ Судомъ въ 1887 г. разъяснено: если въ накладной отмѣчено, что грузъ подлежитъ очисткѣ на границѣ (*Verzollung an der Grenze*), то это значить, что очистка предоставляется дорогѣ, но вовсе не то, что очистка должна быть совершена *непрерывно въ опредѣленномъ пограничномъ пунктѣ*; вслѣдствіе этого дорога не отвѣчаетъ за послѣдствія сдачи товара для очистки *въ другую таможеню, находящуюся также въ пути* (наводненіе во Франефурѣ затопило товары въ таможенѣ; товарокозанинъ искалъ съ дороги убытки, претендуя на нее за то, что она сдала товаръ во Франкфуртскую таможеню вмѣсто пограничной).—Однако, по правиламъ 3 окт. 1887 г., грузъ долженъ быть очищенъ въ *пограничной* таможенѣ, если онъ адресованъ туда, гдѣ нѣтъ таможи или куда транзитный провозъ не допускается (§ 36). Къ транзитной перевозкѣ допускается грузъ, который по *заграничнымъ документамъ адресованъ въ складочныя таможи* и „назначенъ къ прямой перевозкѣ“ (§ 150). Допускается при этомъ *позднѣйшія распоряженія* отправителя въ *измѣненіе* накладной — объ очисткѣ товара на границѣ или, наоборотъ, внутри Имперіи (§§ 36 и 151).—По Бернской Конвенціи (ст. 6) въ накладной *должна быть указана станція*, на которой имѣютъ быть исполнены таможенные обрядности. По разъясненію Бернскаго Центрального Бюро отступленіе отъ указанія отправителя въ накладной (передача груза въ таможеню на мѣстѣ назначенія вмѣсто совершенія таможенныхъ обрядностей на границѣ) возлагаетъ на желѣзную дорогу отвѣтственность за доказанные убытки, если это отступленіе не было вызвано *требованіемъ таможенныхъ властей* (Eisenb. Entscheid. 1896 г., стр. 43).—Въ силу ст. 6 Бернской Конвенціи дорога безусловно обязана везти грузъ черезъ пограничную таможеню, указанную отправителемъ, но это право отправителя въ значительной степени парализуется правилами международныхъ тарифовъ, въ силу которыхъ на каждый мѣсяцъ устанавливаются удешевленныя ставки для грузовъ, направляемыхъ черезъ опредѣленныя таможи; ставки эти и вообще прямой международный тарифъ согласно этимъ правиламъ не подлежатъ примѣненію къ грузамъ, направляемымъ черезъ другія пограничныя таможи. Законность этихъ правилъ сомнительна (см. ст. Ханске въ Eisenb. Entscheid. 1896 г., стр. 71—2).

окт. 1887 г. Мин. Финансовъ по соглашенію съ Мин. Путей Сообщенія ¹⁾). Ст. 66 Общ. Уст. ограничивается лишь одною важною оговоркою относительно обязанностей дорогъ по исполненію обрядностей, а именно, въ ней сказано, что дорога *не обязана* „повѣрять вѣрность и достаточность“ тѣхъ документовъ, которые необходимы для исполненія обрядностей и прилагаются отправителемъ къ накладной. Забота о документахъ лежитъ исключительно на отправителѣ ²⁾). Это общее правило вызвано сложностью желѣзнодорожнаго хозяйства, многочисленностью перевозокъ по самымъ различнымъ направленіямъ и массою документовъ, съ которыми дорогамъ приходится имѣть дѣло ³⁾). Слѣдуетъ, однако, сказать, что, не будучи

¹⁾ Журн. М. П. С. 1887 г. № 44. Отвѣтимъ изъ этихъ правилъ слѣдующія. По прибытіи поѣзда малой скорости изъ заграницы онъ передается дорогой въ вѣдѣніе пограничной таможни (§ 5) при „поѣздномъ спискѣ“, къ которому прилагаются „грузовыя росписи“ (для каждаго вагона) и накладныя (§ 6) съ копіями послѣднихъ для таможни за подписью отправителя (§ 10). Объ условіяхъ дѣйствительности накладныхъ для таможни см. §§ 10—16). Дорога можетъ отвѣчать (штрафомъ или акциденціей) за товаръ, прибывшій безъ накладной—§§ 18—21, а равно за товаръ, означенный въ росписи, но неовазавшійся въ наличности—§§ 22—23. О транзитныхъ грузахъ см. § 177 и сл.—Объ обязательной силѣ правилъ 3 окт. 1887 г. см. выше.—См., кромѣ того, въ Собр. Уз. 1890 г. № 115 „правила о перевозкѣ иностранныхъ товаровъ транзитомъ *черезъ Россію по желѣзнымъ дорогамъ*“, и тамъ же „правила объ обратномъ отвозѣ неоплаченныхъ пошлиною иностранныхъ товаровъ“.

²⁾ Если, однако, дорога усмотритъ неисправность документовъ, то она имѣетъ право отказать отъ перевозки груза (ст. 2; ср., напр. Конв. III гр. 1876 г., § 18), ибо отъ этой неисправности она можетъ нести убытки. Въ этомъ смыслѣ 66 ст. и гласитъ, что „отправитель *обязанъ* вручить станціи отправленія“ необходимые документы. Документы отправитель обязанъ вручить дорогѣ *при подачѣ* самой накладной, въ которой документы и должны быть обозначены. Позднѣйшая доставка документовъ можетъ повести къ путаницѣ, утратѣ документовъ и т. д. Къ числу документовъ, подлежащихъ обязательному приложенію къ накладнымъ, относятся копіи накладныхъ, таможенные деклараціи, фактуры, свѣдѣтельства медицинскія, ветеринарныя, провозныя, о мѣстѣ вывоза и т. д. См. Сборникъ Постан. Мин. Пут. Сообщ., II, 122 (о перевозкѣ *стирта*—за границу), I, 173—4, II, 95, 105 (о перев. *скота*), Брюль, I, 124 (о перев. *скота*), Указ. Мин. Пут. Сообщ. 1834 г., 32; 1885 г. 28—31 (о перев. *стирта*), 1881 г., 30—40 (о перев. *сахара*), 1878 г., № 2, 1883 г. № 3 (о перев. *табаку*) и тамож. Врем. Прав. 3 окт. 1837 г. объ условіяхъ дѣйствительности накладной для таможни—§ 10, о недопущеніи поправокъ безъ оговорки станціи отправленія подъ страхомъ недѣйствительности—§ 13, о *неотвѣтственности* за невѣрное наименованіе и означеніе вѣса въ накладной—§ 14, о послѣдствіяхъ неточности въ означеніи рода упаковки, знаковъ и №№—§§ 15—25—и числа штукъ—§ 24. См. также международные тарифы (Сб. Тар. № 473) §§ 6 и 10.

³⁾ Въ ст. 393 Нѣм. Кодекса, относящейся къ обыкновенному возчику, этого правила нѣтъ. Оно прибавлено въ „регламентъ“ (§ 59). Обыкновенный воз-

обязана повѣрять документовъ, дорога въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ можетъ отвѣчать за несообщеніе отправителямъ тѣхъ свѣдѣній, которыя получены только ею и даже сообщены ей спеціально для передачи отправителямъ, если вслѣдствіе этого несообщенія къ накладной не были приложены нужные документы ¹⁾. Со стороны желѣзной дороги подобное упущеніе представляетъ собою нарушение bona fides. Кромѣ того, дорога, конечно, отвѣчаетъ за неисправность въ документахъ, произошедшую по ея же винѣ (отъ утери, порчи, искаженія или засылки первоначальныхъ документовъ, приложенныхъ къ накладной).

За исполненіе обрядностей дорога имѣетъ право на вознагражденіе, которое опредѣляется (преимущественно для таможенныхъ обрядностей) по особой утвержденной таксѣ, изданной на основаніи закона 4 марта 1888 г. ²⁾ Сверхъ вознагражденія въ тѣсномъ смыслѣ дорогамъ должны быть возмѣщены расходы, а равно и убытки, понесенные ими вслѣдствіе отсутствія, недостаточности или неправильности документовъ, если грузохозяинъ не докажетъ, что неисправности въ документахъ произошли по винѣ самой дороги (ст. 66 и 59) ³⁾. Къ числу убытковъ относятся взысканные съ дороги штрафы, акциденціи и пени за несогласное съ таможенными правилами наименованіе, обозначеніе вѣса, мѣры и числа штукъ, за ввозъ запрещенныхъ предметовъ и за товары, находящіеся въ двойныхъ днахъ ⁴⁾

чикъ (напр., шкиперъ) весьма часто является единственнымъ свѣдущимъ человекомъ, отъ котораго отправитель можетъ узнать о нужныхъ документахъ. Въ швейц. законѣ 1875 г. (ст. 13) правило, указанное въ текстѣ, значительно смягчено въ интересахъ публики, а именно, по швейцарскому закону *дорога обязана обратить вниманіе отправителя на легко узнаваемые (leicht erkennbare) недостатки документовъ* и сообщить ему по его требованію извѣстныя ей постановленія; иначе, отправитель не отвѣчаетъ за убытки и штрафы. Въ той же мѣрѣ обязанность повѣрки возложена въ порядкѣ инструкціи на прусскія казенныя ж. д. (Eger, I, 146). — Предложеніе Швейцаріи обязать желѣзныя дороги публиковать въ тарифахъ о необходимыхъ документахъ при обсужденіи проекта Бернской Конвенціи было отвергнуто (см. *моё* изд., стр. 29).

¹⁾ Напр., когда дорогѣ сообщено для передачи отправителямъ, какіе документы нужны въ виду объявленной войны, мобилизаціи, эпидеміи, ограниченія ввоза или вывоза и т. д. (Hahn II, 587; Eger, I 146).

²⁾ *Собр. Уз.* 1888 г., № 92. Объ этой таксѣ см. выше стр. 335 и 344.

³⁾ Если грузъ конфискованъ или погибъ, и, вслѣдствіе этого, дорога лишена возможности покрыть слѣдующіе ей платежи стоимостью груза, то отвѣтственнымъ лицомъ передъ нею является одинъ отправитель (см. выше стр. 60).

⁴⁾ Достаточнымъ основаніемъ для предъявленія претензіи объ убыткахъ къ грузохозяину служитъ, впрочемъ, уже одинъ фактъ *наложенія* штрафа на дорогу. Штрафъ, окончательно наложенный, хотя бы еще и не взысканный, дорога вправе поставить въ счетъ грузохозяину; отъ нея нельзя требовать,

(см. *Собр. Уз.* 1888 г. № 92; здѣсь повторено, что всѣ эти штрафы не возмѣщаются, если они произошли по винѣ экспедиторовъ дороги) ¹⁾).

Если неисправности въ документахъ произошли *случайно*, т.-е. безъ вины какъ отправителя, такъ и дороги, напр., вслѣдствіе перемѣны существующихъ правилъ во время нахождения груза въ пути или вслѣдствіе порчи или утраты документовъ отъ такихъ причинъ, за которыя дороги не отвѣчаютъ, то, по буквальному смыслу ст. 66, убытки дороги, какъ произошедшіе безъ ея вины, должны быть возмѣщены ²⁾. Въ этомъ нельзя усматривать нарушенія ст. 574 Зак. Гр., такъ какъ пени и штрафы, которымъ подвергается дорога, естественно должны падать на счетъ грузокозьяина, за счетъ котораго исполняются самыя обрядности; еслибы онъ исполнялъ ихъ самъ, то это было бы неизбѣжно; если же его комиссіонеромъ является дорога, то рискъ всетаки долженъ нести онъ самъ ³⁾.

При конкурирующей винѣ дороги и грузокозьяина убытки падаютъ на счетъ того, чьи дѣйствія являются главною причиною (*causa efficiens*) ущерба ⁴⁾ Возлагать въ этихъ случаяхъ на желѣзныя дороги безусловную обязанность возмѣщенія убытковъ не представляется основаній, такъ какъ условія отвѣтственности здѣсь иныя,

чтобы она сама первоначально заплатила штрафъ. т.-е., сдѣлала грузокозьяину такой авансъ, котораго по закону нельзя считать обязательнымъ (рѣш. Герм. Имп. Торг. Суда; Eger, I, 144).

¹⁾ Если по таможеннымъ правиламъ штрафъ подлежитъ взысканію съ *грузокозьяина*, то дорога, виновная въ томъ обстоятельствѣ, которымъ вызвано взысканіе штрафа, обязана возмѣстить убытокъ. Такъ, по силѣ стт. 977 и 978 Уст. Тамож. съ козьяина товара взыскивается штрафъ за поврежденіе *пломб* на товарѣ. Если пломбы повреждены по винѣ дороги, то она и обязана вознаграждать грузокозьяина (*отд. рѣш.* 2 нояб. 1889 г. по д. *Крогера съ Главн. Обш.* № 1316—89 г.).

²⁾ Того же мнѣнія Eger, I, 148; Hahn, II, 586.

³⁾ Только въ морскомъ правѣ въ видѣ исключенія рискъ по исполненію обрядностей несетъ шкиперъ (Eger, I, 139).

⁴⁾ Напр., дорога несетъ убытки, если она не обжаловала явно неправильнаго распоряженія таможенныхъ или акцизныхъ властей о наложеніи штрафа.—Впрочемъ, Сенатъ (въ *отд. рѣш.* 16 февр. 1890 г. по д. *Гольдберга съ Главн. Обш.* № 5313—89 г. пришелъ къ тому заключенію, что судъ неправѣ входить въ обсужденіе вопроса о *правильности* дѣйствій таможи по конфискаціи товара. (Въ томъ же рѣшеніи Сенатъ отнесъ къ *существу дѣла* заключеніе суда о томъ, что грузъ конфискованъ вслѣдствіе запрещенія его по ввозу въ Россію).—Франц. Касс. Судъ, наоборотъ, призналъ, что отправитель не обязанъ возмѣстить взысканный съ дороги штрафъ за невѣрную декларацию, если дорога не позаботилась *своевременно затросить* отправителя, а, между тѣмъ, поздвѣйшею судебною экспертизою точность декларациі будетъ подтверждена (Féraud-Giraud, II, 96).

нежели тѣ, которыя установлены въ ст. 102 Общ. Уст. (см. выше стр. 139).

Прохождение груза через таможеню влечетъ за собой не только особыя юридическія отношенія (по договору комиссіи), но и, сверхъ того, вліяетъ на юридическія отношенія собственно по договору перевозки. Такъ, мы уже видѣли, что съ передачею груза въ таможеню *станціи назначенія* прекращается *отъѣтъственность* желѣзныхъ дорогъ; участіе таможни *приостанавливаетъ срокъ доставки*; право таможни на грузъ вліяетъ на *закладное право* дороги по ст. 85. Съ участіемъ таможни возникаетъ также вопросъ (котораго касаться мы не имѣли до сихъ поръ случая) объ отвѣтственности желѣзнымъ дорогъ за утрату и порчу груза, произошедшую отъ дѣйствій служащихъ таможни въ промежутокъ времени отъ принятія груза въ перевозкѣ до выдачи его получателю или (что равносильно) до передачи его въ таможеню *станціи назначенія*. При прохожденіи чрезъ границу всѣ грузы поступаютъ въ вѣдѣніе пограничной таможни ¹⁾, но мы уже видѣли (стр. 173) что, по несомнѣнному смыслу ст. 102 Общ. Уст., они тѣмъ не менѣе, остаются на отвѣтственности желѣзной дороги. Означаетъ ли это, однако, что *дорога отвѣчаетъ за грузъ даже тогда, когда она докажетъ, что утрата или порча произошли отъ дѣйствій или упущеній* ²⁾ *служащихъ таможни*? Есть ли это для дороги „непреодолимая сила“ (ст. 102)? Изъ даннаго выше объясненія этого термина видно, что на послѣдній вопросъ, вообще говоря, необходимо отвѣтить отрицательно. Дѣйствія служащихъ таможни, причинившія вредъ и убытки, нельзя приравнивать къ „распоряженіямъ правительства“, которыя подходятъ подъ понятіе *vis major*. Съ другой стороны, эти дѣйствія не только не представляютъ собою какого-либо экстраординарнаго явленія, но, наоборотъ, входятъ, какъ составной элементъ, во всякую международную перевозку. Дорога должна устранить *таможенные препятствія* точно такъ же, какъ она обязана устранить всякія другія обыкновенныя препятствія къ доставленію груза на мѣсто назначенія. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ (конечно, съ правомъ регресса) за порчу и гибель груза отъ дѣйствій пограничной таможни у насъ въ Россіи, кромѣ того, вызывается настоятельною практическою необходимостью. Нельзя заставлять грузохозяина вѣдаться съ отдаленною пограничною таможеню, всегда подсудною окружному суду; нельзя заставлять его приводить

¹⁾ См. §§ 5, 43, 49 и др. Тамож. Прав. 3 окт. 1887 г.

²⁾ Если дорога только докажетъ, что вредъ произошелъ во время нахождения груза въ пограничной таможнѣ, то она во всякомъ случаѣ не можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности, ибо, прежде всего, она должна выяснитъ *причину* вреда.

доказательства виновности таможи, безъ чего, разумѣется, исеъ его не можетъ быть удовлетворенъ, и что для него, не присутствующаго въ большинствѣ случаевъ при операцияхъ пограничной таможи надъ грузомъ, было бы трудно, хотя бы и съ помощью матеріала, доставленнаго желѣзною дорогою ¹⁾. Во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ различать грузы прямаго сообщенія, досматриваемые и очищаемые пошлиною на самой границѣ, и грузы транзитные, на границѣ не досматриваемые. Первые на границѣ, по выгрузкѣ изъ иностранныхъ вагоновъ, поступаютъ въ пакгаузы таможи, причемъ, однако, русская пограничная дорога, которой принадлежитъ исключительное право исполненія таможенныхъ обрядностей, имѣетъ право охранять грузъ *своими замками* (кромѣ замковъ таможи), право, принадлежащее всякому товароозяину. Что же касается до грузовъ транзитныхъ, то, хотя на границѣ, какъ сказано въ §§ 5 и 43 Правиль 3 окт. 1887 г., всякій товарный поѣздъ поступаетъ „въ вѣдѣніе таможи“, но это отнюдь не уменьшаетъ ни права, ни возможности охраны груза для желѣзныхъ дорогъ, ибо по § 156 тѣхъ же Правиль „недосмотрѣнные товары отправляются по назначенію непосредственно по перегрузкѣ изъ иностранныхъ вагоновъ въ русскіе, и складка оныхъ въ таможенныхъ пакгаузахъ, хотя бы и на короткій срокъ, не допускается“. Въ дѣйствующей „инструкціи по перевозкѣ желѣзными дорогами неоплаченныхъ пошлиною иностранныхъ товаровъ“ изъ однихъ таможенъ въ другія, сказано, что „если по особому случаю товары не могутъ быть выгружены и перегружены въ другіе вагоны немедленно, то вагоны съ оными поступаютъ въ особое помѣщеніе подъ общими замками таможи и желѣзнодорожной станціи; если же таковаго помѣщенія нѣтъ, то таможня, не снимая съ иностранныхъ вагоновъ замковъ или пломбъ, обязана назначить къ тѣмъ вагонамъ особый караулъ“ (§ 2). „Перегрузка неоплаченныхъ пошлиною товаровъ производится однимъ изъ пакгаузныхъ чиновниковъ съ потребнымъ числомъ досмотрщиковъ, при бытности назначеннаго желѣзною дорогою особаго агента, а также по возможности въ присутствіи агента иностранной желѣзной дороги и подъ наблюденіемъ члена“ (§ 4 Инстр.). Въ силу § 165 Правиль „надзоръ за неприкосновенностью отправленныхъ въ вагонахъ недосмотрѣнныхъ товаровъ... возлагается на поѣздную прислугу“, а въ силу § 177 дорога,

¹⁾ Ср. рѣш. Сената 1885 г. № 38, въ которомъ разъяснено, что пароходное общество отвѣчаетъ не только за дѣйствія своихъ служащихъ, но и за дѣйствія такихъ постороннихъ лицъ, какъ присяжные лопманы, которыхъ общество даже не можетъ выбирать по собственному почину (такъ какъ услуги присяжныхъ лопмановъ для пароходнаго общества считаются *обязательными*).

окончательно принявшая перевозку иностранных товаров, отвечает за излишек или недостаток мѣстъ противъ вагонныхъ листовъ въ размѣрѣ, установленномъ ст. 943 Уст. Там., за поврежденіе же на... отдѣльныхъ мѣстахъ... желѣзная дорога назначенія подлежитъ ответственности, определенной 525 ст. Уст. Там.⁴. Если изъ этихъ правилъ не слѣдуетъ, что дорога должна *считаться* ответственной предъ грузохозяиномъ за порчу и гибель транзитнаго груза отъ дѣйствій пограничной таможни, то, во всякомъ случаѣ, необходимымъ условіемъ для освобожденія дороги въ силу ст. 102 является *точно доказанный фактъ происхожденія вреда отъ дѣйствій таможни*. Такимъ доказательствомъ не можетъ служить одна *цѣлость таможенныхъ пломбъ и замковъ* на вагонахъ. Это, быть можетъ, должно освобождать дорогу отъ ответственности предъ таможеню¹⁾; быть можетъ, это даетъ дорогѣ при извѣстныхъ условіяхъ право *регресса* въ таможнѣ²⁾; но на ответственность дороги предъ грузохозяиномъ, о которой здѣсь идетъ рѣчь, это вліянія имѣть не можетъ, ибо, доказавъ цѣлость таможенныхъ замковъ, дорога даже не доказываетъ вовсе, отъ какой причины произошла утрата или порча³⁾, а безъ этого она не можетъ быть освобождена отъ ответственности⁴⁾.

¹⁾ См. §§ 108, 163, 165, 166, 176, 177 и др. Правилъ 3 окт. 1887 г.

²⁾ См. объ этомъ вопросѣ, напр., Проток. XIX Общ. Съѣзда, стр. 41—2.

³⁾ Въ томъ же смыслѣ этотъ вопросъ рѣшенъ Прав. Сенатомъ (*отд. рѣш.* 1 дек. 1889 г. по д. Русск. Люйда съ Моск.-Брест. ж. д. № 4118—89 г.).— Необходимо замѣтить, что недосмотрѣнные товары перевозятся отъ границы не только въ запломбированныхъ крытыхъ вагонахъ, но и на опломбированныхъ подъ брезентами платформахъ, въ отдѣленіяхъ вагоновъ, въ корзинахъ, отдѣльными мѣстами въ специальномъ амбалажѣ и т. д. и—даже вовсе безъ пломбъ (отдѣльные предметы безъ укупорки); отъ таможень Александровской, Границкой и Сосновницкой грузъ можетъ быть перевозимъ въ Варшавскую въ *иностранныхъ* вагонахъ безъ перегрузки на границѣ (§§ 137—156 Прав. 3 окт. 1887 г.). О порядкѣ пломбированія и запиранія вагоновъ, проходящихъ чрезъ таможни, въ Бернѣ состоялось особое международное соглашеніе.

⁴⁾ Кромѣ того, для разрѣшенія вопроса объ ответственности дорогъ за грузы транзитные и нетранзитные важны еще для нетранзитныхъ грузовъ—§ 52 Правилъ 3 окт. 1887 г. въ силу коего „при поврежденіи или обнаруженіи агентомъ дороги слѣдовъ переукупорки... мѣстъ должны быть немедленно составляемы акты... за подписью присутствовавшихъ при выгрузкѣ таможеннаго чиновника и агентовъ желѣзныхъ дорогъ“ (то же—при недостаткѣ мѣстъ); для транзитныхъ грузовъ—§ 158, согласно коему „мѣста, оказавшіяся при выгрузкѣ изъ судовъ и иностранныхъ вагоновъ поврежденными, немедленно выѣшиваются, а заключающимся въ нихъ товарамъ немедленно же производится таможеню полный таможенный досмотръ, о результатахъ коего составляется роспись“; копія росписи передается желѣзной дорогѣ; „при досмотрѣ присутствуютъ: въ сухопутной таможнѣ—уполномоченный отъ русской желѣзной дороги агентъ—обязательно и—агентъ иностранной желѣзной дороги, если сей

§ 49. Договоръ о перевозкѣ съ наложеннымъ платежѣмъ.

Отъ обыкновеннаго договора о перевозкѣ договоръ о перевозкѣ съ наложеннымъ платежѣмъ отличается тѣмъ, что дорога обязывается не просто выдать грузъ держателю дубликата, а *выдать его лишь послѣ взноса помочателемъ наложеннаго платежа*. Такимъ образомъ, съ наложеніемъ платежа является не особый комиссіонный договоръ ¹⁾, а *модификація самаго договора перевозки* ²⁾. Держатель дубликата и здѣсь продолжаетъ считаться хозяиномъ груза, но груза, какъ бы заложеннаго отправителю и находящагося въ его рукахъ.

Доказательствомъ наложеннаго платежа, какъ и прочихъ условій договора перевозки, служатъ накладная и ея дубликатъ (ст. 55) ³⁾. Хотя, какъ мы видѣли, законъ не воспрещаетъ дополнять эти документы другими доказательствами, но обязательство желѣзной дороги *передъ держателемъ дубликата* опредѣляется только этими документами. Вслѣдствіе этого, если въ накладной или въ дубликатѣ есть отмѣтка о наложенномъ платежѣ, то держатель дубликата имѣетъ

послѣдній находится на лицѣ“; „въ случаѣ заявленія агента желѣзной дороги о поврежденіи мѣстъ или же о замѣченныхъ признакахъ перекупорки оныхъ таможня приступаетъ обязательно къ досмотру товара“. Такимъ образомъ, если агентомъ пограничной дороги, принимающимъ грузъ для доставленія во внутреннюю таможню, не заявлено было о недостаткѣ и поврежденіи мѣстъ при приемѣ груза отъ пограничной таможни, и объ этомъ не составлено акта, то слѣдуетъ предположить (какъ и въ томъ случаѣ, когда грузъ принимается отъ самого хозяина), что онъ принять въ цѣлости.—Въ настоящее время сдѣлано распоряженіе: 1) чтобы *все* грузы, оказавшіеся поврежденными при приемѣ ихъ въ той таможнѣ (пограничной или внутренней), въ которую они адресованы, были немедленно досматриваемы съ составленіемъ подробной росписи о количествѣ и качествѣ товара, и 2) чтобы *при такомъ досмотрѣ обязательно присутствовалъ приглашаемый для сего агентъ желѣзной дороги*, а также—адресать или его повѣренный, если они находятся на лицѣ (цирк. Д-та Там. Сбор. отъ 23 августа 1897 г. № 16821—Сб. Тар. № 875).

¹⁾ Какъ, напр., при порученіи банку получить деньги отъ должника.

²⁾ Является то, что Шоттъ называетъ „Verstrickung des Guts“ (Schott, 415).

³⁾ Сверхъ того, отправителю выдается особое свидѣтельство о наложенномъ платежѣ, которое можетъ быть выдаваемо на имя опредѣленнаго лица или на предъявителя. Передаточная надпись обыкновенно свидѣтельствуется нотариусомъ, мировымъ судьей или полиціей (ср. Проектъ XXIII Общ. Сѣзда, § 64). При *утратѣ* свидѣтельства наложенный платежъ согласно тому же Проекту (§ 65 прим.) долженъ выдаваться лишь по истеченіи трехъ мѣсяцевъ со дня публикаціи.—Впрочемъ, вопросъ о правѣ передачи свидѣтельства, а равно и о правѣ дорогъ выдавать свидѣтельства на предъявителя до сихъ поръ на практикѣ считается спорнымъ (см. Протоколы XI.IX Общ. Сѣзда, 1895 г., стр. 31).

право требовать выдачи груза не ранѣе, какъ послѣ взноса платежа, причемъ дорогѣ нѣтъ дѣла до отношеній получателя, до того, слѣдуетъ ли отправителю что-либо съ получателя или нѣтъ; если же этой отмѣтки нѣтъ, то дорога не можетъ отказать въ выдачѣ груза, ссылаясь на другія доказательства существованія наложеннаго платежа ¹⁾).

Юридическія отношенія по наложенному платежу въ нашемъ законѣ регламентированы слѣдующимъ образомъ ²⁾:

1) „Грузъ, на который наложенъ платежъ, выдается получателю не иначе, какъ по взносу имъ наложеннаго платежа“ (въ принятіи котораго ему выдается особая квитанція). Ст. 75 Общ. Уст. ³⁾).

¹⁾ Ср. о послѣднемъ Конв. II гр. 1881 г. § 207—8, III гр. 1873 г. § 34 и др. Это—не только теоретическій выводъ, но и практическая потребность, потому что безъ такой гарантіи каждый можетъ опасаться, что, покупая дубликатъ или выдавая подъ него ссуду, онъ получаетъ документъ, не имѣющій никакой стоимости. По проекту „условія перевозки“ XXIII Общ. Сѣзда (примѣч. въ §§ 63, 64 и 65) „наложенный платежъ обязательно вписывается въ накладную и дублировать ея“. — Въ дубликатъ сумма обязательно вносится *протисью* (Соглаш. о прям. сообщ., § 102); при разнорѣчии въ документахъ относительно суммы наложеннаго платежа Соглаш. отдаетъ предпочтеніе цифрѣ, показанной *въ накладной* (§ 103).

²⁾ Обязательность операцій по наложеннымъ платежамъ для желѣзныхъ дорогъ вытекаетъ изъ ст. 74 Общаго Устава, предоставляющей отправителю право наложить платежъ. (Обязательность эта отвергается, напр., французскими дорогами). *Размѣромъ* отправитель у насъ не стѣсненъ, тогда какъ по Бернской Конвенціи (ст. 13) размѣръ этотъ не долженъ превышать стоимости груза (хотя бы — на мѣстѣ назначенія; см. *мое* изд. Конвенціи, стр. 56) и во всякомъ случаѣ по одной накладной не долженъ превышать 2,000 франковъ. Ограниченіе это, однако, устранено въ международныхъ тарифахъ (Сб. Тар. № 473, § 13, доп. пост.). Кроме того, Конвенція не допускаетъ наложенія платежей на грузы, подлежащіе обязательной франкировке (ст. 18 Конвенціи и § 5 „исполнит. постановленій“). — У насъ наложеніе платежей не допускается на грузы, отправляемые въ пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, ибо въ этихъ грузамъ примѣняются всѣ правила о багажѣ (Цирк. Д-та ж. д.—28 іюля 1895 г. № 10866). — Наложеніе платежа *послѣ* заключенія договора о перевозкѣ дорога принимать *не обязана*. Во всякомъ случаѣ подобныя заявленія принимаются *только отъ отправителя*, такъ какъ только въ интересѣ отправителей, отъ которыхъ дорога принимаетъ грузъ, она беретъ на себя посредничество по взысканію наложенныхъ платежей. Въ этихъ предѣлахъ дороги банкирскими операціями не занимаются (исключая тѣ случаи, когда онѣ сами выдаютъ ссуду подъ грузъ). — Болѣе подробныя правила, регулиющія отношенія по наложенному платежу и дѣйствующія на нашихъ дорогахъ, подлежатъ утвержденію въ законодательномъ порядкѣ (Журналы Сов. по ж.-д. дѣламъ 1886 г. стр. 180). Проектъ этихъ правилъ выработанъ на LXII Конв. Сѣздѣ въ 1897 году. См. Прот., стр. 31.

³⁾ О правѣ отправителя *на измѣненіе* размѣра наложеннаго платежа см. выше, стр. 66. — *Уменьшеніе* суммы наложеннаго платежа должно быть

2) „Дорога, выдавая получателю грузъ безъ полученія съ него наложеннаго платежа, обязана сама уплатить оный отправителю, если размѣръ причитающейся суммы не превышаетъ стоимости груза, а въ противномъ случаѣ—*сумму, равную этой стоимости* (ст. 107)“.—Ст. 76 Общ. Уст.

3) Внесенный получателемъ наложенный платежъ дорога обязана выдать отправителю, по его требованію ¹⁾, въ теченіе трехъ дней со дня истеченія срока, потребнаго для пересылки со станціи назначенія на станцію отправленія суммы наложеннаго платежа и исчисляемаго по 250 верстѣ въ сутки. Въ случаѣ задержанія выдачи долѣе сего срока, виновная въ томъ дорога уплачиваетъ отправителю со дня заявленія имъ требованія, *по одному проценту въ мѣсяцъ*. Правило это примѣняется и въ томъ случаѣ, когда грузъ выданъ получателю безъ взысканія наложеннаго платежа, т.-е., и въ этомъ случаѣ отправитель сверхъ вознагражденія (см. п. 2) имѣетъ право на %о, исчисляемые въ томъ же размѣрѣ и съ того же срока, какъ еслибы наложенный платежъ при выдачѣ былъ внесенъ получателемъ.—Стт. 75 и 76 Общ. Уст.

4) Въ случаяхъ прямого сообщенія дорога отправленія „не обязана производить отправителю уплату по наложенному платежу *ранѣе полученія суммъ означеннаго платежа отъ дороги назначенія*“ ²⁾. „Если дорога отправленія не уплатитъ суммы наложеннаго платежа по полученіи ея отъ дороги назначенія, то отвѣтственною предъ отправителемъ является дорога, не выславшая суммы наложеннаго платежа“. Если же дорога отправленія получила означенную сумму, т.-е., если сумма эта ей „переведена“ (ст. 75), то она обязана выдать ее отправителю, по его требованію, въ указанный выше срокъ (см. п. 3), подъ страхомъ уплаты, въ случаѣ задержанія, по одному проценту въ мѣсяцъ ³⁾.—Стт. 75 и 76 Общ. Уст.

допущено не только по юридическимъ основаніямъ, но и по соображеніямъ практическаго свойства, такъ какъ очень часто только этимъ путемъ можно заставить получателя принять грузъ.

¹⁾ На нѣмецкихъ дорогахъ въ силу § 62 „регламента“ установлено *извѣщеніе отправителемъ* о поступившихъ наложенныхъ платежахъ, что, конечно, представляетъ большое удобство для публики.— Если по явѣ отправителя за полученіемъ наложеннаго платежа оказывается, что платежъ еще не взысканъ, то на предъявляемое свидѣтельство налагается штампель: „платежъ еще не полученъ“ (см. Соглаш. о прам. сообщ.).

²⁾ См. § 109 Соглаш. о прам. сообщ.

³⁾ Последнее въ силу ст. 4 Бернской Конвенціи не можетъ относиться къ международнымъ грузамъ. За задержаніе наложенныхъ платежей по международнымъ отправкамъ дороги обязаны платить %о лишь изъ расчета 6 годовыхъ со дня поступленія требованія отправителя (по аналогіи ст. 42 Конвенціи).

5) „За наложенные платежи взимается оъ пользу желѣзной дороги особая комиссіонная плата. Размѣры оной, а равно расходоъ по пересылкѣ суммы наложеннаго платежа, если они послѣдуютъ, опредѣляются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ“. — Ст. 74 Общ. Уст.

Изъ *перваго* правила слѣдуетъ, что *право распоряженія грузомъ*, на который наложенъ платежъ, принадлежа держателю дубликата, въ то же время *ограничивается какъ бы вещнымъ правомъ отправителя*. Ограниченіе это можетъ быть устранено: 1) взносомъ платежа и 2) отказомъ отправителя, т.-е., снятіемъ наложеннаго платежа. Покуда это ограниченіе существуетъ, держатель дубликата не имѣетъ права не только на требованіе о выдачѣ груза, но и на другія требованія, *удовлетвореніе коихъ въ чемъ-либо стѣсило бы права отправителя*; напр., онъ не имѣетъ права на перемѣну станціи назначенія ¹⁾, т.-е., того права, которое въ силу ст. 78 принадлежитъ обыкновенному держателю дубликата; тѣмъ болѣе, конечно, за нимъ нельзя признать права на переотправленіе груза *даже* первоначальной станціи назначенія. Мы видѣли (стр. 65), что для этого нужно заключеніе новаго договора перевозки, т.-е., предполагается, что грузъ *выдается* хозяину, а затѣмъ *снова* имъ *отправляется*; на *выдачу* же груза держатель дубликата, конечно, не можетъ претендовать ранѣе внесенія наложеннаго платежа. Согласно съ этимъ и въ рѣш. Прав. Сената 1888 г. № 52 по д. Гольденштейна разъяснено, что до уплаты наложеннаго платежа держатель дубликата „не можетъ вступить въ новый договоръ съ желѣзной дорогой о дальнѣйшей отправкѣ груза на другую станцію назначенія съ переводомъ на оную всѣхъ причитающихся желѣзной дорогѣ сборовъ, а слѣдовательно, и не вправе требовать такой переотправки“.

Не имѣя права на *полученіе* груза, держатель дубликата не имѣетъ права и на *вознагражденіе* за утрату или порчу до тѣхъ поръ, покуда платежъ не будетъ внесенъ или снятъ. Однако, по разъясненію Прав. Сената (рѣш. 1894 г. № 104 по д. Коробочкина) онъ вправе предъявить искъ о выдачѣ этого вознагражденія съ удержаніемъ изъ него наложеннаго платежа наряду съ прочими платежами, упомянутыми въ ст. 107 Общ. Уст. Если наложенный платежъ внесенъ не будетъ, то вознагражденіе выдается отправителю ²⁾. *Кредиторы* держателя дубликата, конечно, не могутъ имѣть

¹⁾ Ср. Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 352—3.

²⁾ Ср. Проектъ XXIII Общ. Съѣзда, § 65 примѣч.; *Конв.* II. гр. 1877 г. § 84, III гр. 1878 г. § 34.—Если получатель внесъ наложенный платежъ, но не успѣлъ еще принять грузъ, который вслѣдъ за тѣмъ оказался утраченнымъ, то, по разъясненію Австрійскаго Высшаго Суда, получатель имѣетъ право

больше правъ, чѣмъ самъ получатель. Если самъ получатель не вправѣ предъявлять никакихъ требованій, стѣсняющихъ права отправителя, то то же самое слѣдуетъ сказать и о кредиторахъ держателя дубликата. „До уплаты наложеннаго платежа“ предъявитель дубликата *не можетъ быть признаваемъ ни владѣльцемъ, ни собственникомъ препровождаемаго груза*“ (рѣш. 1888 г. № 52 по д. Гольденштейна). Кредиторы получателя могутъ наложить *арестъ* на грузъ лишь по внесеніи или снятіи платежа ¹⁾. Допустить иное—значило бы допустить стѣсненіе правъ отправителя, который въ виду наложеннаго ареста былъ бы лишёнъ возможности по прошествіи законныхъ сроковъ (стт. 84 и 90 Общ. Уст.) получить свой грузъ обратно. Наоборотъ, въ виду послѣдняго обстоятельства можетъ быть допущено *наложеніе ареста на грузъ со стороны кредиторовъ самого отправителя* (Eger, II, 436).

Право отправителя на обратное истребованіе груза въ случаяхъ: 1) прямого отказа получателя отъ взноса наложеннаго платежа и 2) въ случаѣ неявки получателя за грузомъ въ теченіе сроковъ, означенныхъ въ стт. 84 и 90, не подлежитъ сомнѣнію (см. выше, стр. 45). Отправитель, желающій избавить себя отъ необходимости выжидать истеченія этихъ сроковъ, могъ бы достигнуть этого путемъ отмѣтки въ накладной о томъ, что платёжъ долженъ быть внесенъ въ теченіе извѣстнаго срока. Однако, подобныя оговорки нашею желѣзнодорожною практикою не допускаются, хотя онѣ представляли бы собой единственный способъ къ огражденію справедливыхъ интересовъ отправителя ²⁾.

Если грузъ проданъ съ аукціона (за уклоненіемъ отправителя и получателя отъ приёма онаго), то, за покрытіемъ слѣдующихъ до-

взять свои деньги обратно, такъ какъ грузъ съ наложеннымъ платежемъ до выдачи считается *во владѣніи отправителя* (Eger, II, 435; ср. ст. 78 Общ. Уст.).

¹⁾ Это разъясненіе противорѣчитъ позднѣйшему разъясненію по д. Коробочкина.—Ср. Lanckmann, стр. 169. Dalloz, 1883, I, стр. 156 и др.—Въ виду полной неэффективности ареста со стороны кредиторовъ получателя, франц. басс. судомъ признано, что, не взирая на арестъ, грузъ можетъ быть выданъ не только отправителю, но и самому получателю, — по внесеніи имъ платежа (Dalloz, 1886, I, 84).

²⁾ Нельзя, очевидно, и въ этомъ отношеніи не сдѣлать различія между правами обыкновеннаго отправителя и отправителя, наложившаго платёжъ. Отправляя грузъ съ наложеннымъ платежемъ, продавецъ считаетъ себя обезпеченнымъ. Обезпеченіе это оказывается почти фиктивнымъ, если, въ случаѣ уклоненія отъ взноса платежа, отправитель обязанъ непремѣнно ждать истеченія обыкновенныхъ законныхъ сроковъ, т.-е., рисковать порчею груза и платить пожедалое—часто въ такомъ размѣрѣ, который превышаетъ стоимость самаго груза.

рогъ платежей, изъ остатка вырученной суммы, прежде всего, долженъ быть выданъ отправителю наложенный платежъ, и—лишь остальное принадлежить держателю дубликата (ср. Проектъ XXIII Общ. Съезда, § 65 примѣч.).

Второе правило (о послѣдствіяхъ выдачи груза безъ взысканія наложеннаго платежа), признавая за отправителемъ его законное право отыскивать понесенные убытки съ виновной въ томъ желѣзной дороги, важно тѣмъ, что освобождаетъ отправителя отъ обязанности: 1) искать *сначала съ получателя*, а потомъ лишь—въ случаѣ его несостоятельности,—съ дороги и 2) *доказывать размѣръ* понесеннаго имъ убытка. *Первое понятіе* само собой, такъ какъ нерѣдко между отправителемъ и получателемъ даже нѣтъ такихъ юридическихъ отношеній, которыя прямо давали бы право на искъ о вознагражденіи (напр., продавецъ посылаетъ грузъ чрезъ транспортную контору: отправитель—транспортная контора; получатель—покупщикъ). *Второе* представляетъ собой отступленіе отъ общихъ правилъ о взысканіи убытковъ—въ интересахъ бѣльшаго обезпеченія отправителя¹⁾. Нашъ законъ разрѣшаетъ желѣзной дорогѣ уплатить отправителю лишь сумму, равную стоимости груза, хотя бы она была *меньше* суммы наложеннаго платежа, но для этого, понятно, требуется, *чтобы дорога доказала эту стоимость*²⁾.

Сумму, уплаченную отправителю, дорога въ силу ст. 115 Общ. Уст. вправе требовать съ получателя послѣ выдачи груза (какъ это и признано прямо въ Бернской Конвенціи, ст. 13), ибо къ числу „причитающихся платежей“, о которыхъ говорится въ этой статьѣ, долженъ быть отнесенъ и наложенный платежъ, который наравнѣ съ прочими платежами, слѣдуемыми самой дорогѣ, причитался съ получателя до выдачи груза³⁾. Отсюда слѣдуетъ, что требованіе дороги о наложенномъ платежѣ, предъявленное *ex post facto*, получатель не вправе оспаривать ссылкой на юридическія отношенія между нимъ и отправителемъ, т.-е.—доказывать, что наложенный

¹⁾ Какъ мы видѣли, наложенный платежъ *самъ по себѣ не можетъ служить доказательствомъ стоимости* груза (рѣш. 1884 г. № 130 по д. Франка).

²⁾ Еще дагѣ идутъ нѣмецкіе юристы, которые признають за дорогой вообще право на возраженія *о дѣйствительности и о размѣрѣ понесеннаго отправителемъ убытка*; они отвергаютъ, напр., право отправителя на убытки, если дорога докажетъ, что онъ, какъ продавецъ, получилъ всю покупную сумму сполна отъ получателя, какъ покупатель, не взирая на выдачу груза безъ взысканія наложеннаго платежа.—Бернская Конвенція (ст. 13), какъ мы видѣли, допускаетъ вообще наложенные платежи лишь въ размѣрѣ, не превышающемъ стоимости груза.

³⁾ Contra—нѣмецкая практика; см. Eger, II, 429.

платежъ съ него не причитается или что отправителю причитается съ него меньшая сумма, тѣмъ наложенный платежъ.

Правило о процентахъ (12 годовыхъ) вызвано частыми задержками въ уплатѣ наложенныхъ платежей отправителямъ.—Что же касается до приведеннаго выше правила объ устраненіи взаимной отвѣтственности дорогъ прямого сообщенія, то оно представляетъ собою отступленіе отъ порядка, принятаго многими иностранными дорогами и существовавшего прежде также на многихъ нашихъ дорогахъ, которыя въ прежнее время выдавали наложенный платежъ отправителю уже по одному *извѣщенію* дороги назначенія о взносѣ наложеннаго платежа получателемъ ¹⁾.

Вновь принятый порядокъ вызванъ финансовымъ положеніемъ нѣкоторыхъ изъ нашихъ дорогъ ²⁾. На практикѣ обнаружилось, что нѣкоторыя наши дороги, благодаря своему финансовому разстройству, систематически удерживали у себя наложенные платежи, взыскиваемые съ получателей. Возлагать отвѣтственность за такую неисправность нѣкоторыхъ дорогъ на всѣ дороги отправленія законодатель счелъ несправедливымъ и опаснымъ для экономическаго существованія русскихъ дорогъ ³⁾ въ виду обязательности приема грузовъ съ наложеннымъ платежемъ на всѣ станціи ⁴⁾.

¹⁾ Установивъ этотъ порядокъ, дороги, однако, въ принципѣ не считали себя *обязанными* принимать грузы съ наложеннымъ платежемъ (не говоря уже о многочисленныхъ исключеніяхъ для разныхъ грузовъ). Это давало возможность устранить вредныя послѣдствія подобнаго порядка въ отдѣльныхъ случаяхъ и соразмѣрять размѣръ операций съ состояніемъ кассы (см. Замѣч. XVIII Сѣзда стр. 134—5). Конвенціи допускали также выдачу наложеннаго платежа отправителю въ случаяхъ *уклоненія дороги назначенія отъ отчета* (Конв. II гр. 1883 г. § 225, II гр. 1878 г. § 34).—На нѣмецкихъ дорогахъ для удобства публики допускается выдача отправителю наложеннаго платежа на суммы не свыше 150 марокъ и безъ всякаго извѣщенія о дѣйствительномъ поступленіи платежа—по истеченіи извѣстнаго срока со дня отправленія груза; предполагается, что платежъ въ теченіи этого срока внесенъ получателемъ (Eger, Pr. Eis., II, 620).

²⁾ Необходимо, однако, замѣтить, что новый порядокъ существуетъ только *de jure въ силу Общ. Устава*. Въ *дѣйствительности* же дороги отправленія выплачиваютъ у насъ наложенные платежи уже по полученіи т.-н. „извѣщенія“ о поступленіи платежа отъ станціи назначенія. Согласно о прам. сообщ., устанавливая этотъ порядокъ (который *не лишень юридическаго значенія и для публики—въ качествѣ „договора въ пользу третьихъ лицъ“*), сохраняеть порядокъ, санкціонированный Общ. Уставомъ только на тѣ случаи, „когда дорога назначенія окажется неисправной въ уплатѣ денегъ по расчетамъ“.

³⁾ Такъ, напр., Московско-Курская ж. д. въ 1877 г. не могла внести всѣхъ платежей по облигаціямъ, имѣя въ долгу *свыше милліона рублей* за нѣкоторыми неисправными дорогами—по выдачѣ наложенныхъ платежей за ихъ счетъ. Замѣч. XVIII Сѣзда, стр. 136.

⁴⁾ На заграничныхъ дорогахъ, какъ мы видѣли, право наложенія платежа стѣснено извѣстнымъ размѣромъ и условіями, чего у насъ нѣтъ.

„Коммиссионная плата“ за наложенный платежъ, подобно всякимъ другимъ дополнительнымъ сборамъ, можетъ быть переведена на получателя во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ такой переводъ допускается (ст. 67; см. выше, стр. 352) ¹⁾.

Съ „наложеннымъ платежемъ“ не слѣдуетъ смѣшивать платежей, причитающихся *самимъ дорогамъ*, переводимыхъ на получателя и взыскиваемыхъ дорогою назначенія за счетъ всѣхъ другихъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ (ст. 86). Хотя отношенія между дорогою назначенія и остальными дорогами во многомъ напоминаютъ отношенія по наложенному платежу между желѣзною дорогою и отправителемъ (ср. стт. 76 и 115), но, тѣмъ не менѣе, смѣшивать ихъ не слѣдуетъ, ибо внутреннія отношенія между самими дорогами регулируются особыми законами и конвенціями. Коммиссионной платы за переводъ платежа въ силу ст. 67 дорогамъ не причитается ²⁾.

§ 50. Договоръ перевозки съ выдачею ссуды подъ грузъ.

Если, вмѣсто наложенія платежа, отправитель получилъ желаемую сумму въ видѣ ссуды отъ самой дороги, то на ряду съ договоромъ о перевозкѣ возникаетъ новый договоръ *займа съ залогомъ движимаго имущества*. Заключение такихъ договоровъ, т.-е. выдача ссудъ, для дорогъ *необязательно* (см. ст. 75). Для дорогъ обязательны только переводъ *причитающихся имъ* платежей на получателя (ст. 67); этого, однако, какъ мы видѣли, даже нельзя назвать формою обязательнаго кредита. Что касается *права* желѣзныхъ дорогъ на выдачу ссудъ, то его едва ли можно отвергать ссылкой на ст. 2153 Зак. Гражд. ³⁾. Въ силу ст. 75 Общ. Уст. дорога только *не обязана* уплачивать отправителю наложенный платежъ ранѣе, чѣмъ онъ поступитъ въ ея кассу. Изъ этого можно сдѣлать тотъ выводъ, что

¹⁾ О размѣрѣ и условіяхъ взысканія коммиссионной платы см. стр. 327.— При отменѣ или уменьшеніи наложеннаго платежа *сборъ* не подлежитъ возврату, но *расходы* по пересылкѣ наложеннаго платежа отпадаютъ или уменьшаются.

²⁾ Нѣмецкій регламентъ (§ 62) признаетъ за дорогами право на коммиссионную плату за переводъ *расходовъ* по перевозкѣ, о которыхъ у насъ говорится въ ст. 70. За прочія же суммы, переведенныя на получателя, коммиссионная плата не взымается даже и тогда, когда, вслѣдствіе требованія отправителя о перевозкѣ груза дагѣ первоначальной станціи назначенія, составлена новая накладная и въ нее внесень фрахтъ за прежнюю перевозку въ видѣ „издержекъ до отправленія“ (Eger, II, 449).

³⁾ См., однако, законъ 14 іюня 1888 г. (*Собр. Уз.* 1888 г. № 70) и въ дополненіе къ нему *Собр. Уз.* 1889 г. № 20, гдѣ дорогамъ *разрѣшается* выдача ссудъ подъ хлѣбные грузы.

дорога имѣетъ все-таки *право* на авансированіе наложеннаго платежа, т.-е., на выдачу ссудъ, что и практиковалось въ весьма ограниченныхъ, впрочемъ, размѣрахъ ¹⁾ на нашихъ дорогахъ.

Ссуда (въ отличіе отъ наложеннаго платежа) создаетъ особый договоръ (на ряду съ договоромъ о перевозкѣ). По этому договору дорога пріобрѣтаетъ закладное право на грузъ; право это (если не имѣется особыхъ о немъ постановленій) нормируется общими законами о закладѣ движимаго имущества, а не ст. 85. Общ. Уст., которая и по буквальному, и по историческому смыслу своему можетъ относиться только къ „фрагтовымъ деньгамъ“, къ платежамъ, причитающимся *по перевозкѣ*. Нельзя распространять строгихъ постановленій ст. 85 на такія претензіи желѣзныхъ дорогъ, которыя не имѣютъ ничего общаго съ привилегированными претензіями возчика ²⁾, нѣтъ никакого основанія дѣлать различіе между *разными претензіями по договору ссуды въ зависимости отъ личности кредитора*. Отсюда слѣдуетъ, что на закладное право дорогъ по договору ссуды распространяется ст. 1664 Зак. Гражд., т.-е. недѣйствителенъ закладъ имущества чужого или находящагося подъ арестомъ, или, точнѣе говоря, залоговое право дороги въ этомъ случаѣ теряетъ силу въ отношеніи къ выданной ссудѣ.

Особенность желѣзнодорожной ссуды состоитъ въ томъ, что плательщикомъ ссуды является не отправитель, а получатель, т.-е. не то лицо, которое получило ссуду. Если дорога выдастъ получателю грузъ безъ взысканія ссуды, то она теряетъ право на взысканіе ссуды съ отправителя ³⁾.

Спеціальныи законъ изданъ у насъ 14 іюня 1888 года для выдачи ссудъ подъ залогъ *глѣбныхъ* грузовъ ⁴⁾. Этотъ законъ разрѣ-

¹⁾ Ссуды отправителямъ на покрытіе *издержекъ*, понесенныхъ имъ до *отправленія*, выдавались въ размѣрѣ не свыше 5 руб. (Конв. I г. 1879 г. § 70, II г. 1876 г. § 34, тарифъ Главн. Общ. ст. 61 и др.). Нѣмецкій регламентъ допускаетъ Вагвоorschüsse (т. е. ссуды, возмѣщающія отправителю стоимость груза) до 300 марокъ. По Бернской Конвенціи (ст. 13) подобныя ссуды необязательны („желѣзная дорога не обязана платить впередъ издержекъ, произведенныхъ до принятія ею груза къ перевозкѣ“).

²⁾ Contra — нѣмецкій регламентъ и практика (Eger, II, 628).—Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что ссуды подъ грузъ на нѣмецкихъ дорогахъ предусмотрены и нормированы регламентомъ; у насъ же этого нѣтъ.

³⁾ Если же грузъ за отказомъ получателя будетъ проданъ съ аукціона (ст. 90), то невырученную часть ссуды дорога можетъ взыскать съ отправителя, хотя ни въ законѣ 14 іюня 1888 г., ни въ другихъ желѣзнодорожныхъ правилахъ это и не предусмотрено.

⁴⁾ Собр. Уз. 1888 г. № 70. См. въ дополненіе Собр. Узак. 1891 г. № 67, 1894 г. № 110 и 1897 г. № 84.—По этому закону выдача ссудъ разрѣшена Госуд. Банку при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ. Позднѣйшимъ закономъ (Собр.

нааетъ дорогамъ ¹⁾ выдачу ссудъ въ размѣрѣ не свыше 60% стоимости хлѣба (или 85%—если срокъ ссуды не превышаетъ 3-хъ недѣль) по цѣнамъ ближайшаго пункта ²⁾. Ссуда выдается ³⁾ на срокъ или безъ срока. Въ послѣднемъ случаѣ (по закону 14 июня) срокомъ ссуды считается время, указанное въ ст. 90 Общ. Уст. для востребованія груза. Во время нахождения груза подъ закладомъ въ обезпеченіе ссуды, товарокозину разрѣшается принимать мѣры къ охраненію груза, каковое право принадлежитъ и желѣзной дорогѣ—за счетъ хозяина кладѣ. Къ продажѣ груза черезъ биржеваго маклера или, гдѣ его нѣтъ, — съ публичнаго торга, дорога по закону 14 июня можетъ приступить какъ въ случаяхъ просрочки платежа, такъ и до срока ссуды ⁴⁾,—если, при дальнѣйшемъ храненіи, грузъ можетъ не покрыть всѣхъ слѣдуемыхъ платежей, а именно: 1) въ случаяхъ порчи, которая не можетъ быть приостановлена средствами дороги; 2) въ тѣхъ случаяхъ, когда выданная ссуда превышаетъ болѣе, чѣмъ на 10% тотъ (пониженный) размѣръ для ссудъ, который установленъ въ послѣдствіи надлежащимъ порядкомъ (по случаю паденія цѣнъ на хлѣбъ и т. п.), и 3) вообще въ тѣхъ случаяхъ, „когда представится опасность, что стоимость груза, хранимаго въ общихъ станціонныхъ помѣщеніяхъ, можетъ не покрыть ссуды и сборовъ за полежалое, которые нарастутъ къ сроку уплаты ссуды“ ⁵⁾. О продажѣ обязательно извѣщается грузокозанинъ, „если онъ извѣстенъ“, или лицо, получившее ссуду. Изъ суммы, вырученной отъ продажи, прежде всего, покрываются платежи, слѣдуемые дорогамъ по перевозкѣ (въ томъ числѣ и за храненіе), и лишь изъ остатка

Узак. 1889 г. № 20) дорогамъ разрѣшена выдача ссудъ изъ собственныхъ средствъ или при помощи частныхъ банковъ (съ разрѣшенія Мин. Фин., Пут. Сообщ. и Госуд. Контроля).

¹⁾ Специальное разрѣшеніе дано, между прочимъ, напр., дорогамъ Юго-Западнымъ (Вѣстн. Фин. 1889 г. № 35), Владикавказской (тамъ же, № 43 и 1891 г. № 15), Раз. Урал. и Харьк.-Никол. (Собр. Узак. 1891 г. № 30), Грязе-Парицкой (Вѣстникъ Финан., 1891 г.) и др.

²⁾ Или по цѣнамъ мѣста назначенія; въ послѣднемъ случаѣ принимаются въ расчетъ накладные расходы (Собр. Уз. 1889 г. № 21 и 1890 г. № 7; Инстр. Госуд. Банку).

³⁾ О выдачѣ ссуды должно быть отмѣчено въ накладной за особую подпись отправителя и агента (Собр. Уз. 1889 г. № 21; Инстр. Госуд. Банку, п. 7).

⁴⁾ Досрочная продажа можетъ быть отложена, если грузокозанинъ въ семидневный срокъ выкупитъ хлѣбъ или погаситъ часть ссуды по соглашенію съ дорогою (Инстр. Госуд. Банку, п. 14).

⁵⁾ Очевидно, что здѣсь также предполагается паденіе цѣнъ или, по меньшей мѣрѣ,—чрезвычайная шаткость въ цѣнахъ, появившаяся послѣ выдачи ссуды, ибо, иначе, продажа хлѣба во всякое время всецѣло зависѣла бы отъ усмотрѣнія дороги.

покрывается ссуда, а за покрытіемъ ея—коммисіонный сборъ за ссудную операцію ¹⁾).

Уже изъ того, что здѣсь изложено, видно, что выдача ссуды вліяетъ на права грузоходяина, вытекающія изъ договора перевозки. Грузоходяинъ не можетъ предъявлять въ желѣзной дорогѣ *такихъ требованій, удовлетвореніе которыхъ въ чемъ-либо стѣснило бы накладное право* желѣзной дороги. Вслѣдствіе этого, напр., для дороги необязательно требованіе отправителя объ остановкѣ груза на такой станціи, на которую ссуды вовсе не выдаются или выдаются въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ та, которая выдана отправителю, — если онъ не согласится вернуть ссуду или часть ея ²⁾).

Дороги, которымъ разрѣшена выдача ссудъ, могутъ учреждать у себя *коммерческія агентства для продажи хлѣбныхъ грузовъ* по порученіямъ грузоходяевъ. Съ принятіемъ подобнаго порученія, наряду съ договоромъ о перевозкѣ является *особый коммисіонный договоръ*, предметомъ коего служитъ продажа хлѣбнаго товара. Юридическія отношенія между дорогою и грузоходяиномъ по этому договору нормированы въ особыхъ правилахъ, изданныхъ Мин. Финансовъ для отдѣльныхъ коммерческихъ агентствъ.

Съ выдачею ссудъ въ силу ст. 12 закона 14 іюня 1888 г. можетъ быть соединенъ, наконецъ, приемъ хлѣбныхъ грузовъ *на храненіе въ особыхъ помѣщеніяхъ* срокомъ до шести мѣсяцевъ со взиманіемъ за это платы не выше $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда въ мѣсяцъ. Въ этомъ случаѣ договоръ о перевозкѣ соединяется съ договоромъ храненія, *но не на условіяхъ, изложенныхъ въ стт. 49 и 61, а на совершенно особыхъ условіяхъ*, подробно нормированныхъ въ изданныхъ по этому предмету правилахъ ³⁾).

¹⁾ Установленіе порядка назначенія и памѣненія размѣра ссуды, оцѣнки грузовъ и вообще производства всей ссудной операціи и опредѣленіе станцій, коими ссуда производится, предоставлено Мин. Фин. и Пут. Сообщ. по соглашенію съ Госуд. Контролеромъ.

²⁾ См. соглашеніе дорогъ по выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы (выработ. XXX Общ. Сѣздомъ, § 13).

³⁾ См. Прот. XXIX Общ. Сѣзда, прил. 24 и 25.—Условія эти вѣрнѣе слѣдующія. Грузъ сдается на храненіе *не при накладной, а при особомъ заявленіи*, гдѣ, между прочимъ, указывается желаемый способъ храненія (въ мѣшкахъ, куляхъ, въ сыпную) и—лицо, которому поручена отправка груза и подписаніе накладной; въ случаѣ неявки этого лица, уполномоченнымъ на отправленіе груза считается агентъ, завѣдующій складомъ (примѣняются ли тутъ стт. 59 и 60?). Если получатель и станція назначенія указаны въ заявленіи, то по наступленіи срока или же (при неуказаніи его) по прошествіи $5\frac{1}{2}$ мѣс. грузъ вносится въ очередь и отсылается на станцію назначенія, и туда же отсылается дубликатъ накладной для выдачи получателю, взамѣнъ чего отъ него отбирается копія „заявленія“, выдаваемая при приемѣ груза на храненіе.

§ 51. Грузы, къ перевозкѣмъ недозволённые и принимаемые подъ особыми условіями.

Для нѣкоторыхъ особыхъ родовъ грузовъ нормы, регулирующія юридическія отношенія по обыкновенному договору перевозки, во многомъ измѣняются и дополняются *спеціальными правилами*. Общія нормы должны примѣняться къ этимъ грузамъ *настолько, насколько онѣ не отменяются спеціальными нормами*. Отъ грузовъ, перевозимыхъ по „особымъ условіямъ“, слѣдуетъ отличать грузы, къ перевозкѣ совершенно *не дозволённые*. Въ ст. 91 Общ. Уст. сказано, что „содержащіяся въ стт. 43—90 постановленія имѣютъ силу лишь въ отношеніи грузовъ, дозволённыхъ къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ“. Въ стт. 43 — 90, какъ мы видѣли, содержатся постановленія: о порядкѣ заключенія договора перевозки, о лицахъ, имѣющихъ право распоряженія грузомъ, объ обязанностяхъ дорогъ по храненію грузовъ до отправления и послѣ прибытія и по извѣщенію получателей, объ упаковкѣ, объ очередяхъ доставки, объ исчисленіи и взысканіи платежей и о порядкѣ продажи грузовъ, о залоговомъ правѣ дорогъ, о порядкѣ составленія актовъ и т. д. По словамъ закона, всѣ эти постановленія „не имѣютъ силы“ въ отношеніи грузовъ, не дозволённыхъ къ перевозкѣ (списокъ которыхъ утверждается Мин. Путей Сообщенія). Мотивъ этого закона, очевидно, тотъ, что самый договоръ о принятіи къ перевозкѣ недозволённаго груза считается *не действительнымъ*. Будучи недействительнымъ, онъ не создаетъ для желѣзной дороги никакихъ обязанностей, никакой отвѣтственности. Что же касается до права желѣзной дороги на вознагражденіе за произведенную перевозку, то, за отсутствіемъ тарифа на недозволённые грузы, вознагражденіе это, разумѣется, также не можетъ исчисляться по стт. 68 и 69, а лишь по общимъ законамъ¹⁾ (ст. 684

Права и обязанности сторонъ во время нахождения груза въ складъ определяются заявленіемъ, а послѣ этого — Общимъ Уставомъ. Если въ заявленіи станція назначенія и срокъ не указаны, то грузъ по истеченіи 6 мѣсяцевъ храненія можетъ быть проданъ. — Изъ вышеназложеннаго видно, что сдѣлка, заключенная въ силу закона 14 іюня 1883 г., приводитъ къ весьма существеннымъ осложненіямъ договора о перевозкѣ. Между прочимъ, по этой сдѣлкѣ, до обмѣна дубликата на копию заявленія, грузокозлийномъ (ст. 78) считается *держатель копии заявленія*. — Проектъ *ограниченія доказательной силы* „заявленія“ въ отношеніи показаннаго въ немъ вѣса груза не противорѣчатъ стт. 6 и 55, воспрепятствующимъ лишь ограниченіе доказательной силы *накладной* (см. выше, стр. 24).—О таксѣ сборовъ, подлежащихъ взиманію на *казенныхъ дорогахъ* за побочныя услуги, соединенныя съ выдачею ссудъ подъ хлѣбные грузы, складочною и комиссіонною операціею см. Сбор. Тар. № 399.

¹⁾ По этимъ же законамъ долженъ разрѣшаться и вопросъ о лицѣ, имѣющемъ право на грузъ.

Зак. Гражд.). Лишь въ нѣкоторыхъ подробностяхъ (по вопросу о правѣ продажи, о залоговомъ правѣ etc.) придется допустить примѣненіе нормъ Общ. Уст. *по аналогіи*. Только при такомъ предположеніи о полной недействительности самаго договора о перевозкѣ недозволеннаго груза, ст. 91 является вполнѣ понятною. Если же допустить, что договоръ дѣйствителенъ, то закона этого ничѣмъ объяснить нельзя, ибо, разъ договоръ о перевозкѣ существуетъ, то къ нему, *за отсутствіемъ другихъ нормъ*, необходимо должны были бы примѣняться всѣ указанная выше нормы Общаго Устава, или, по крайней мѣрѣ, большая часть этихъ нормъ.

Если договоръ недействителенъ, то, какъ сказано, не можетъ быть и рѣчи о какой-либо *отвѣтственности* дорогъ по этому договору. Такимъ образомъ, къ *недозволеннымъ грузамъ не должны примѣняться не только стт. 43—90, но и стт. 98—113*, касающіяся отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ¹⁾. Этому не противорѣчитъ ст. 105, въ которой сказано, что дорога не подвергается отвѣтственности, истекающей изъ договора о перевозкѣ, относительно такихъ предметовъ, которые, будучи совершенно не разрѣшены къ перевозкѣ, *отправлены подъ неточнымъ и неправильнымъ наименованіемъ*. Нельзя (какъ сказано выше, стр. 171) выводить отсюда а contrario, что, если отправитель не прибѣгъ ни къ какой хитрости, не скрылъ содержанія груза, то соглашеніе его съ агентомъ дороги о перевозкѣ недозволеннаго груза считается дѣйствительнымъ и дорога за такой грузъ отвѣчаетъ.

Списокъ предметовъ, къ перевозкѣ недозволенныхъ, подлежитъ утвержденію Мин. Путей Сообщ.²⁾.

¹⁾ Статъ 91 Общ. Уст. соответствуетъ ст. 171 Проекта (см. изд. Общ. Уст. съ сужд. Госуд. Совѣта). Ст. 171 помѣщена была въ началѣ главы о перевозкѣ грузовъ и *объ отвѣтственности по оной* и отвергала примѣненіе *осталь* постановленій этой главы къ недозволеннымъ грузамъ. Благодаря произведенной внослѣдствіи перетасовкѣ статей и выдѣленію всѣхъ статей объ отвѣтственности въ особую главу, ст. 91 очутилась въ концѣ главы „о перевозкѣ грузовъ“, и ее забыли дополнить ссылкой на стт. 98—113.

²⁾ По проекту „условія перевозки“ XXIII Съѣзда (приложеніе № 13) сюда должны относиться, кромѣ особо перечисленныхъ гремучихъ и взрывчатыхъ веществъ, заряженнаго оружія, а равно и веществъ, опасныя свойства коихъ точнымъ образомъ не опредѣлены,—еще: 1) неупакованные товары, которые для безопасности движенія или по своимъ свойствамъ должны перевозиться въ упаковкѣ, 2) предметы, которые по своей величинѣ выходятъ за предѣлы габарита, 3) предметы почтовой регалии и 4) предметы, перевозимые на особыхъ условіяхъ (см. ниже)—при несоблюденіи этихъ условій. Очевидно, что 1-й и 4-й пункты сюда выключены только по недоразумѣнію; въ нихъ рѣчь идетъ не о грузахъ, *встрѣченны*хъ къ перевозкѣ, а о такихъ грузахъ, которые дорога *спраст* не принимать къ перевозкѣ. Къ этимъ послѣднимъ грузамъ, о которыхъ

Что касается до грузовъ, „допускаемыхъ къ перевозкѣ только при соблюденіи особыхъ условій“, то къ таковымъ по правиламъ, дѣйствующимъ на нашихъ дорогахъ, отнесены, между прочимъ, легковоспламеняющіяся и взрывчатыя вещества (кромѣ особо перечисленныхъ взрывчатыхъ веществъ, къ перевозкѣ совершенно нездоленныхъ); вещества ѳдкія и опасныя; животныя; молоко; ¹⁾ грузы, перевозимые въ навалку; хлѣбные грузы, перевозимые въ сыпную; товары, грузимые въ два или болѣе ярусовъ; гробы съ покойниками и пр.

Для грузовъ легковоспламеняющихся ²⁾, самововгарающихся и могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ ³⁾, особенность условій пе-

особо упоминается въ ст. 2 Общ. Уст., нѣтъ никакого основанія не примѣнять всѣхъ нормъ Общ. Устава о договорѣ перевозки, ибо самый договоръ о перевозкѣ такихъ грузовъ долженъ считаться дѣйствительнымъ. — Берская Конвенція различаетъ грузы, не подлежащіе перевозкѣ въ силу *мѣстныхъ* условій хотя бы одной изъ дорогъ слѣдованія (причемъ опять-таки смѣшиваются: *воспрещеніе* перевозки — въ силу почтовой монополіи (см. перечень предметовъ почтовой монополіи въ Россіи, Германіи, Австро-Венгрии, Нидерландахъ, Бельгии и Франціи въ тарифѣ № 5391—Сб. Тар. № 473) или въ силу интересовъ общественнаго порядка и — *необязательность* перевозки въ силу условій подвижнаго состава и т. п.) и — грузы, „исключаемые изъ международной перевозки“ или допускаемые къ ней не иначе, какъ при соблюденіи извѣстныхъ условій — въ силу *общаго* соглашенія всѣхъ конвенціонныхъ государствъ. — Перечень грузовъ этой послѣдней категоріи содержится въ „исполнительныхъ постановленіяхъ“ (къ числу „особыхъ условій“ по тарифамъ международныхъ сообщеній относятся, главнымъ образомъ, способъ упаковки, но сверхъ того, между прочимъ: перевозка въ поѣздахъ малой скорости, таможенный досмотръ на русско-прусской границѣ, обозначеніе сверхъ адресата — лица, для котораго грузъ предназначается (для ядовитыхъ грузовъ), удлиненіе срока доставки (для огнеопасныхъ грузовъ — см. выше, стр. 90) и — запрещеніе адресованія „до востребованія“ (для всѣхъ грузовъ). Основаніемъ къ исключенію или къ предъявленію особыхъ требованій по Конвенціи служатъ особыя свойства груза или *высокая цѣнность* его или, наконецъ, опасность, которую онъ представляетъ для правильной эксплуатаціи (ст. 3 Конвенціи). — На основаніи дополнительнаго соглашенія къ Конвенціи (Собр. Узак. 1896 г. № 24) драгоцѣнности (золото, серебро, камни и пр.) допускаются къ международной перевозкѣ на основаніи особыхъ соглашеній заинтересованныхъ правительствъ или утвержденныхъ условій перевозки (тарифовъ).

¹⁾ Собр. Узак. 1895 г. № 99.

²⁾ Мотивы къ правиламъ о легковоспламеняющихся веществахъ см. въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1889 г., стр. 238 и сл.

³⁾ См. утвержденныя правила въ Собр. Уз. 1890 г. № 29, 1891 г. № 43, 1892 г. № 22, 1893 г. № 127. — См., кромѣ того, о перевозкѣ *динамита* Указ. М. П. С. 1878 г. №№ 30 и 33; о перевозкѣ *пороха* Указ. М. П. С. 1882 г. № 43. — *Мотивы* къ правиламъ о взрывчатыхъ веществахъ см. въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣл. 1889 г., 393, 1890 г., 263 и 1891 г., 231. О тарифѣ на порохъ и друг. опасн. вещества см. Указ. М. П. С. 1885 г. № 41 и выше, стр. 246. См. также Собр. Узак. 1893 г. № 127, 1897 г. № 53.

вывозки состоитъ, главнымъ образомъ, въ *подробныхъ правилахъ объ упаковкѣ*, безъ которой они къ перевозкѣ не принимаются, 2) въ установленіи *максимальнаго вѣса* для отправки, 3) въ обязанности влюченія въ накладную *свѣдѣній о свойствахъ нѣкоторыхъ грузовъ* и объ ихъ упаковкѣ, 4) въ обязательности *предваренія* дороги за 48 часовъ о сдачѣ партій болѣе 400 пуд., 5) въ исключеніи этихъ грузовъ изъ перевозки въ *товаро-пассажирскихъ поездахъ*, 6) въ *сокращеніи срока для продажи* невостребованныхъ грузовъ и 7) въ обязательности означенія въ накладной разнородныхъ предметовъ, *амтотъ упакованнымъ*. При перевозкѣ „веществъ, требующихъ соблюденія меньшей осторожности“, обязательны лишь *нѣкоторыя* изъ этихъ правилъ (объ упаковкѣ и т. д.).

„Особые условия“ для перевозки *животныхъ* заключаются, главнымъ образомъ, въ слѣдующемъ ¹⁾:

1) отправитель обязанъ *предварить* дорогу о предстоящей отпавкѣ особымъ заявленіемъ; къ заявленію прилагается задатокъ, который, при недоставкѣ животныхъ къ сроку на станцію отправления, остается въ пользу дороги;

2) къ животнымъ обязательно нужны *проводаты*; какъ мы видѣли, это вліяетъ на отвѣтственность дорогъ;

3) при собственной нагрузкѣ отправитель не въ правѣ грузить въ одинъ вагонъ болѣе извѣстнаго количества животныхъ;

4) по истеченіи весьма непродолжительнаго срока для приѣма животныхъ получателемъ на станціи назначенія, дорога можетъ отдать ихъ за счетъ и рискъ хозяина на продовольствіе частнымъ лицамъ; срокъ для публичной продажи также укороченъ.

Грузы, перевозимые *въ навалку* ²⁾, перечисляются въ особомъ списокѣ. Грузы, входящіе въ этотъ перечень, если они перевозятся безъ укупорки и въ такомъ видѣ, что легко могутъ быть смѣшаны съ другими подобными товарами, принимаются къ перевозкѣ *только повагонно безъ счета мѣстъ* ³⁾; плата всегда исчисляется за полную

¹⁾ Такія условия, какъ обязательная франкировка или собственная нагрузка и т. п. нельзя считать „особыми“, ибо они предусмотрены въ Общ. Уставѣ. См. еще о перевозкѣ животныхъ *Сборникъ* Пост. Мин. Пут. Сообщ. I, 172—4, 198, 200, 211; II, 95, 105, 144—6, 244, 308; Указ. М. П. С. 1879 г. №№ 33 и 36; 1878 г. №№ 7 и 20. Собр. Узак. 1891 г. № 75 и 1892 г. № 63 (о перевозкѣ лошадей), 1892 г. № 29 (о перевозкѣ крупнаго скота; мотивы см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. д., 1891, 133), 1892 г. № 74 (о перевозкѣ живой птицы и мелкихъ животныхъ), 1892 г. № 85 (о перевозкѣ крупнаго скота) и т. д.—Журналы Совѣта по ж. д. д. 1890, 241; 1892, 76, 161, 178 и др.

²⁾ См. правила въ Собр. Узак. 1890 г. № 54, 1892 г. № 30, 1894 г. № 184, 1896 г. № 86 и др.

³⁾ Счетъ мѣстъ, впрочемъ, допускается для лѣсныхъ матеріаловъ (Собр. Узак. 1897 г. № 53).

подъемную силу вагона¹⁾. Эти грузы не входятъ въ общую очередь, если они ввозятся безъ предъявленія накладныхъ въ особые для того отведенные склады, имѣющіе права станціонныхъ; они вносятся въ особую очередь (спеціальную для этихъ грузовъ) по предъявленіи накладныхъ. Нагрузка этихъ товаровъ средствами отправителя производится по особымъ правиламъ. Впрочемъ, на обязанность получателя возложена лишь *нагрузка* минеральнаго топлива. Прочіе же грузы, перевозимые въ навалку, нагружаются и выгружаются средствами товарохозяевъ лишь тогда, когда объ этомъ заявлено желаніе въ накладной (Собр. Узак. 1895 г. №№ 88, 90). *За уборку* этихъ грузовъ отъ путей послѣ выгрузки (въ случаѣ, если получатель не сдѣлаетъ этого своевременно) взимается особый сборъ²⁾.

Товары, грузимые съ согласія дороги *въ два и болѣе яруса* (съ устройствомъ приспособленій средствами товарохозяина), представляютъ ту особенность³⁾, что, по прибытіи груза, въ случаѣ замедленія со стороны получателя, приспособленія вынимаются, безъ отвѣтственности за цѣлость, средствами дорогъ за счетъ хозяина клади. Время, необходимое на установку приспособленій, включается въ срокъ, назначенный для нагрузки. Отправителямъ *предоставляется* командировать своихъ агентовъ для сопровожденія транспортовъ.

Наконецъ, *гробы съ покойниками*⁴⁾ перевозятся лишь *при провожатыхъ*, имѣющихъ разрѣшительное удостовѣреніе на перевозку, и послѣ *предварительнаго* (за 6 часовъ до отхода поѣзда) заявленія. По прибытіи, гробъ выдается *провожатому или означенному въ удостовѣреніи получателю*. Если въ теченіе 6 часовъ гробъ не будетъ принять, то онъ передается мѣстной *полиціи*.

Сверхъ перечисленныхъ въ настоящемъ параграфѣ предметовъ, къ грузамъ, перевозимымъ на „особыхъ условіяхъ“, должны быть отнесены грузы: 1) *почтоваго вѣдомства* (Врем. Прав. о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, Высоч. утв. 9 января 1873 г.);

¹⁾ Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, однако, допускается для такихъ грузовъ и попутная перевозка (Собр. Узак. 1892 г. № 30; Журналы Совѣта по ж. д. д. 1891 г., 215).

²⁾ О хлѣбныхъ грузахъ, перевозимыхъ въ сыпную см. Собр. Узак. 1892 г. № 85, 1893 г. № 124, 1894 г. № 108, 1895 г. №№ 153 и 158 (мотивы см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. д. 1892 г., 187; Протоколы ЛПІ Ковв. Свѣзда, 44).

³⁾ См. правила объ этихъ грузахъ въ Собр. Узак. 1890 г. № 7; мотивы см. въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1889 г., стр. 356.

⁴⁾ См. правила въ Собр. Узак. 1888 г. № 53.—Ср. ст. 172 Проекта (отвергнута Госуд. Совѣтомъ, который призналъ, что правила о перевозкѣ покойниковъ подлежатъ утвержденію Мин. Пут. Сообщ. по соглашенію съ Мин. Внутр. дѣлъ.—Общ. Уст. съ сужд., стр. 31).

2) *военнаю вѣдомства* (Полож. о перев. войскъ по жел. дорогамъ 12 января 1873 г. — Сборникъ Пост. М. П. С. I, 182 и Собр. Узак. 1885 г. № 30; Врем. Прав. для перев. по ж. д. грузовъ военн. вѣдомства, отпр. въ видѣ запасовъ—Указ. Мин. П. С. 1884 г. № 52)¹⁾; 3) *арестантскіе* (Собр. Узак. 1878 г. № 21).

Изъ приведеннаго выше краткаго обзора правилъ о грузахъ, подлежащихъ особымъ условіямъ, видно, что лишь весьма немногія изъ этихъ условій могутъ быть разсматриваемы, какъ такія, при отсутствіи коихъ самая перевозка является *недозволенною* (стт. 91 и 105 Общ. Уст.). Всѣ прочія условія носятъ лишь характеръ модификаціи правилъ перевозки въ отношеніи грузовъ извѣстныхъ категорій (ст. 51 Общ. Уст.)²⁾.

¹⁾ За грузы военнаго вѣдомства провозныя деньги уплачиваются не при выдачѣ этихъ грузовъ, а впоследствии—по особымъ счетамъ. При возникновеніи спора между дорогою и тѣмъ управленіемъ, для котораго грузъ перевезенъ, дорога вправе подать жалобу въ Главный Штабъ. Въ рѣш. 1893 г. № 83 по д. Управленія Кронштадской Крѣпостной Артиллеріи Сенатъ, однако, разъяснилъ, что для дорогъ обращеніе съ жалобою въ Главный Штабъ не обязательно и, поѣтому, давности оно не удлинняетъ. Въ рѣш. того же года № 85 разъяснено, что ст. 135 Общ. Уст. распространяется на воинскія перевозки. См. еще рѣш. 1893 г. № 112 (о примѣненіи повагонныхъ тарифовъ къ военнымъ грузамъ) и 1894 г. № 18 (о таксировѣ лошадей).

²⁾ По справедливому замѣчанію г. Шнейдера, оговорка, содержащаяся въ п. 1 ст. 51 Общ. Уст., относится ко всей главѣ III раздѣла I Общ. Уст. (Журналы 1891 г., 214).

ОТДѢЛЪ ВТОРОЙ.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Перевозка пассажировъ, багажа и ручной клади.

§ 52. Перевозка пассажировъ.

Перевозка пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ создаетъ юридическія отношенія, гораздо менѣе сложныя и менѣе важныя въ экономическомъ смыслѣ, чѣмъ перевозка грузовъ. Еще менѣе количество судебныхъ процессовъ, возникающихъ изъ этой перевозки ¹⁾, потому что ни у кого нѣтъ охоты терять время и деньги на веденіе процесса, по суммѣ иска большей частью слишкомъ незначительнаго, а по трудности положенія истца, обязаннаго доказать въ точности количество убытка, наоборотъ, не менѣе, если не болѣе, обременительнаго, чѣмъ процессы, возникающіе изъ перевозки грузовъ. Если, однако, перевозка пассажировъ бѣдна судебными процессами, то она за то весьма обильна такими спорами желѣзныхъ дорогъ съ публикой, которые до суда не доходятъ; споры эти практически недоступны судебному разбору, но это только лишнее основаніе къ тому, чтобы такимъ положеніемъ вещей никто не злоупотреблялъ, чтобы юридическія отношенія между публикой и желѣзными дорогами были опредѣлены въ точности, чтобы они были извѣстны и понятны каждому. Оттого, и въ нашемъ Общемъ Уставѣ права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ пассажировъ, багажа и ручной клади нормированы съ наименьшей точностью и подробностью,

¹⁾ Иски о вознагражденіи за смерть и увѣчье при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (ст. 683 Зак. Гражд.) не могутъ быть разсматриваемы, какъ иски, возникающіе изъ перевозки, такъ какъ иски эти могутъ быть предъявляемы не только пассажирами, но и всякимъ другимъ лицомъ, потерпѣвшимъ при эксплуатаціи.

чѣмъ отношенія по перевозкѣ грузовъ, и въ законѣ облечена масса такихъ правилъ, которыя, при меньшей спорности предмета, никогда не нуждались-бы въ законодательной санкціи.

Тѣмъ не менѣе, такъ какъ юридическія отношенія, возникающія изъ перевозки пассажировъ, въ дѣйствительности не сложны, то и въ настоящей книгѣ пассажирскому движенію отведено очень мало мѣста ¹⁾.

Въ отличіе отъ постановленій, касающихся перевозки грузовъ, въ постановленіяхъ о перевозкѣ пассажировъ нигдѣ не упоминается о заключеніи особаго *договора перевозки* между желѣзной дорогой и пассажировъ. Практическая необходимость этого основнаго понятія для правильнаго пониманія отношеній, возникающихъ при перевозкѣ пассажировъ, оспаривается даже нѣкоторыми юристами (см., напр., Schott, 525). Если допустить самое существованіе договора, то необходимо опредѣлять *моментъ его заключенія*. Моментомъ этимъ нѣкоторые считаютъ моментъ врученія пассажиру *билета* агентомъ (кассиромъ) желѣзной дороги (см., напр., Endemann, § 132). Но мнѣніе это неправильно: билетъ не болѣе, какъ квитанція въ полученіи денегъ за проѣздъ отъ пассажира. Если договоръ перевозки существуетъ, то онъ долженъ считаться заключеннымъ *въ моментъ уплаты провозныхъ денегъ* пассажиромъ. Уплативъ провозныя деньги, пассажиръ уже имѣетъ право требовать билетъ, и требовать, чтобы его везли. Отсюда, между прочимъ, слѣдуетъ, что правила перевозки, отпечатанныя на пассажирскихъ билетахъ ²⁾, нельзя разсматривать, какъ *условія, включенныя въ договоръ* между пассажиромъ и желѣзной дорогой, а слѣдовательно, нельзя *съ этой точки зрѣнія* и разрѣшать вопросъ о дѣйствительности этихъ правилъ—все это потому, что договоръ заключенъ до полученія пассажиромъ билета ³⁾.

¹⁾ Слѣдуя той системѣ, которая принята здѣсь при анализѣ отношеній, возникающихъ изъ договора о перевозкѣ грузовъ, въ настоящемъ параграфѣ изложены лишь права и обязанности желѣзныхъ дорогъ, возникающія *послѣ принятія пассажира къ перевозкѣ*. Всѣ же прочія юридическія отношенія по перевозкѣ пассажировъ, равно какъ и правила процессуальнаго характера, излагаются въ послѣдней части книги (гл. VIII и IX).

²⁾ Напр., правила объ ограниченной отвѣтственности, печатаемыя на билетахъ нѣкоторыхъ заграничныхъ дорогъ и т. д.

³⁾ Contra—англійская практика (см., напр., Brown, 296), признающая билетъ договорнымъ актомъ (съ тою чисто англійскою оговоркою, что условія, напечатанныя на оборотѣ билета, не считаются обязательными, если о нихъ не упомянуто на его лицевой сторонѣ).—Исходя изъ того же взгляда, что отношенія между пассажиромъ и дорогою опредѣляются не надписями на билетахъ, а совокупностью опубликованныхъ условій перевозки, Берлинскій Landgericht отвергъ, напр., искъ пассажира о возвратѣ ему 2-хъ марокъ,

Итакъ, билетъ, выдаваемый пассажиру, не болѣе, какъ *квитанція съ полученіи отъ него провозной платы*. Въ видахъ удобства, въ билетѣ (какъ и на почтовыхъ квитанціяхъ, нумеркахъ отъ платы, театральныхъ билетахъ и пр.) не означается имя плательщика, но изъ этого не слѣдуетъ, что пассажирскій билетъ по смыслу закона представляетъ собою *бумагу (обязательство) на предъявителя*. Исходя изъ предвзятаго взгляда на билетъ, какъ на бумагу на предъявителя, нѣкоторые юристы (какъ, напр., Іерингъ) оспариваютъ дѣйствительность такихъ правилъ пассажирскаго движенія, которыя, не заключаая въ себѣ ничего противозаконнаго, направлены къ огражденію интересовъ желѣзныхъ дорогъ и къ предотвращенію злоупотребленій. Такъ, напр., нѣкоторые находятъ противозаконнымъ правило о *воспрещеніи передачи* пассажирскихъ билетовъ. Это правило дѣйствительно не имѣло бы смысла, если бы билетъ былъ бумагою на предъявителя. Но, чѣмъ исходить изъ предвзятаго взгляда и оспаривать на этомъ основаніи дѣйствующія правила, вызываемыя разумными интересами, слѣдуетъ, наоборотъ, обобщать явленія дѣйствительности и изъ нихъ выводить юридическія конструціи. Соглашеніе желѣзной дороги съ пассажиромъ о томъ, что билетъ не долженъ быть передаваемъ другому лицу, т.-е., другими словами, что право проѣзда должно принадлежать *только самому плательщику*, повторяемъ, не содержитъ въ себѣ ничего противозаконнаго. Вопросъ только въ томъ, какимъ путемъ соглашеніе это можетъ быть *удостоверено*. Въ виду сказаннаго ранѣе, отпечатаніе подобнаго условія на самомъ билетѣ само по себѣ не всегда достаточно. Нужно доказать, что еще до вятія билета условіе это пассажиру должно было быть извѣстно, т.-е. что, оно надлежащимъ образомъ опубликовано ¹⁾ и доведено до свѣдѣнія публики путемъ афишъ на станціяхъ у пассажирскихъ вассъ и т. п.

Изъ того, что билетъ предоставляетъ собою простую квитанцію, а не бумагу на предъявителя, слѣдуетъ, далѣе, законность правила о

взысканныхъ съ него за *место* въ т. н. „Harmonica-Zug“²⁾; исеъ этотъ былъ мотивированъ надписью на билетѣ: „gültig für alle Züge“ (Eis. Eutsch., 1896 г., 117).

¹⁾ Eudemann, § 132; Eis. Eutsch. III, 430; IV, 21. Завѣдомое пользование билетомъ, выданнымъ другому лицу безъ права передачи, нѣмецкая практика считаетъ возможнымъ подвести подъ понятіе объ уголовно наказуемомъ обманѣ. (Eis. Eutsch.; V, 108; VI, 90, 106, 237, 263, 364—6; VII, 124). Французская практика считаетъ это лишь за *contravention*, да и то—наказуемымъ лишь въ лицѣ приобрѣтателя, а не продавца билета (Féraud-Giraud, III, 208).—См. также Dalloz, 1891, III, 33.—У насъ, наоборотъ, на LXV Общ. Сѣздѣ (1897 г.) постановлено ходатайствовать объ установленіи наказанія для лицъ, занимающихся въ видѣ промысла перепродажею пассажирскихъ билетовъ.—Прот.; 132 - 8.

томъ, что дѣйствительнымъ, т.-е. дающимъ право на проѣздъ, можетъ считаться только билетъ, проданный *изъ кассы*. Если же, напр., билеты продаются кондукторами и другими служащими безъ вѣдома дороги, то, хотя бы билеты и были подлинныя, они не дають права на проѣздъ, потому что договоръ о перевозкѣ можетъ быть заключенъ только съ кассиромъ, какъ уполномоченнымъ на то агентомъ желѣзной дороги, и только онъ одинъ уполномоченъ на получение денегъ, слѣдуемыхъ дорогамъ за перевозку.

Изъ того же основного понятія о билетѣ ясно, далѣе, что субъектомъ права долженъ считаться пассажиръ, взявшій билетъ, а не самый билетъ. Если для объясненія юридическихъ послѣдствій, соединенныхъ съ циркуляціей бумагъ на предъявителя, юристы прибѣгаютъ къ фиктивной *персонификаціи* подобныхъ бумагъ, то въ примѣненіи къ билету, который не болѣе, какъ простая росписка, подобная конструкція являлась бы, очевидно, неправильною. Это имѣетъ значеніе, напр., для примѣненія ст. 32 Общ. Уст., въ которой сказано, что „каждый пассажирскій билетъ даетъ право на бесплатный провозъ въ багажномъ вагонѣ одного пуда, а дѣтскій билетъ—двадцати фунтовъ багажа“. На практикѣ возникъ вопросъ, можетъ ли пассажиръ, взявшій билетъ и не имѣющій багажа, *передать билетъ* другому лицу и этимъ путемъ *предоставить ему право на бесплатный провозъ багажа*? Если бы право на бесплатный провозъ багажа было присвоено *билету*, какъ бумагѣ на предъявителя, то это не подлежало бы сомнѣнію; но, такъ какъ на самомъ дѣлѣ оно присвоено пассажиру, взявшему билетъ, то оно и признается только за нимъ, хотя въ видахъ удобства публики отъ этого правила и допускаются нѣкоторыя отступленія. Вообще, это правило, какъ и правило о воспрещеніи передачи билетовъ, на практикѣ провести очень трудно. Цѣль подобныхъ правилъ, главнымъ образомъ, устранить *систематическія* злоупотребленія правомъ передачи билетовъ, что обнаружить сравнительно легче ¹⁾.

Не будучи бумагою на предъявителя, пассажирскій билетъ, однако, какъ квитанція, если не теоретически, то практически яв-

¹⁾ Для устраненія этихъ злоупотребленій на 81-мъ Съѣздѣ 3-ей группы, между прочимъ, было предложено не допускать скидки льготнаго пуда при сдачѣ багажа пассажиромъ *въ пути*, такъ какъ допущеніе скидки при этихъ условіяхъ облегчаетъ возможность злоупотребленій. Въ виду ст. 33 для этого требуется, конечно, спеціальныя законы. Заграничною уголовно-судебною практикою пользованіе чужими билетами съ цѣлью уклоненія отъ платы за багажъ признано даже наказуемымъ. См., напр., Féraud-Giraud, III, 299; Dalloz, 1883, I, 181 (французская практика допускаетъ, впрочемъ, довольно растяжимое изъятіе для „personnes d'une même famille ou d'une même compagnie“, т.-е. для лицъ, вѣдущихъ „dans un intérêt commun“; Dalloz, 1886 г. II, стр. 8).

вляется *единственнымъ* доказательствомъ уплаты денегъ за проѣздъ. Если пассажиръ не имѣетъ билета, то онъ не можетъ доказать, что деньги за проѣздъ имъ уплачены и если бы даже онъ это доказалъ, то остается предположеніе о томъ, что билетъ могъ быть переданъ другому лицу или же могъ быть найденъ другимъ лицомъ. Впрочемъ, когда пассажиръ докажетъ агенту дороги *утрату* взятаго имъ билета, законъ (у насъ—ст. 24 Общ. Уст.) слагаетъ съ него обязанность вторично уплатить деньги за проѣздъ, но и это исключеніе относится только къ той части пути, которую пассажиръ *уже проѣхалъ*; на остальную же часть пути пассажиръ обязанъ взять билетъ, т.-е., онъ обязанъ за нее платить вторично (arg. стт. 24 и 25 Общ. Уст. ¹⁾).

Постановленія Общ. Устава о пассажирскихъ билетахъ сводятся къ слѣдующему: 1) „каждый пассажиръ обязанъ имѣть на проѣздъ билетъ и предъавлять его по требованію агентовъ дороги“ (ст. 20); 2) вмѣсто билета пассажиру выдается *особая квитанція* въ удостовѣреніе полученія отъ него *добавочной* платы ²⁾ при переходѣ *съ пути* изъ вагона низшаго въ вагонъ высшаго класса (ст. 22); если же переходъ этотъ рѣшенъ пассажиромъ еще на станціи отправленія, а равно и при переходѣ въ пути изъ высшаго въ низшій классъ—ст. 20—билетъ одного класса просто обмѣнивается на билетъ другого класса съ доплатою или возвратомъ извѣстной суммы денегъ (стт. 20 и 21); 3) сроки дѣйствительности пассажирскихъ билетовъ для проѣзда опредѣляются желѣзными дорогами, съ утвержденія Министрства Путей Сообщенія (ст. 20) ³⁾.

¹⁾ Утвержденныя Мин. Пут. Сообщенія въ 1875 г. правила Харьковско-Ниволаевской ж. д., наоборотъ, освобождали пассажира отъ этой обязанности и, кромѣ того, признавали за нимъ право на возвратъ вторично уплаченныхъ денегъ, если онъ въ теченіе 8 дней со дня ихъ уплаты докажетъ дорогѣ, что билетъ имъ былъ утраченъ. Тѣ же правила приняты въ Финляндскомъ Положеніи.

²⁾ По правиламъ примѣненія новаго пассажирскаго тарифа (Сб. Тар. № 585) вмѣсто квитанцій выдаются билеты: а) III класса при переходѣ изъ II-го въ I-й, б) II-го класса при переходѣ изъ III-го въ I-й и в) 2 дѣтскихъ билета III-го класса при переходѣ изъ III-го во II-ой.

³⁾ По дѣйствующей формѣ (Собр. Узак. 1894 г. № 192) различаются билеты: 1) *единичные* (картонные), на которыхъ обозначается № билета, классъ, станція отправленія и назначенія, путь слѣдованія, стоимость проѣзда и провоза 10 фунтовъ багажа, срокъ дѣйствія и оговорка о воспрещеніи передачи; 2) *разрѣзные* (картонные) съ указаніемъ нѣсколькихъ—до 15—станцій назначенія; при выдачѣ билета ненужная часть билета отрѣзывается; 3) *бланковые*, (бумажные), въ которыхъ станція отправленія и назначенія выписываются и 4) *кuponныя* книжки для заграничныхъ и смѣшанныхъ сообщеній. Билетъ сохраняетъ силу на проѣздѣ до 200 верстъ—1 сутки, на дальнѣйшую часть пути

Посмотримъ теперь, въ чемъ состоятъ права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору о перевозкѣ пассажировъ. Договоръ этотъ представляетъ собою видъ *подряднаго* договора¹⁾, исполненіе коего со стороны желѣзной дороги согласно ст. 1744 Зак. Гражд. состоитъ въ совершеніи перевозки въ установленный срокъ. Дорога, такимъ образомъ, обязана: 1) совершить перевозку и 2) совершить ее въ установленный срокъ.

Отъ обязанности совершенія перевозки дорога освобождается во всѣхъ случаяхъ, освобождающихъ всякаго другого контрагента отъ исполненія договора²⁾; перечень этихъ случаевъ въ примѣненіи къ казенному подрядчику содержится въ ст. 1988 Зак. Гражд.; онъ мо-

до 1100 вер. прибавляется по 300 верстъ въ сутки, а на дальнѣйшую сверхъ 1100—по 400 верстъ въ сутки. Тѣмъ не менѣе, такъ какъ билеты выдаются на опредѣленный поѣздъ, то пассажиръ, не желающій слѣдовать съ этимъ поѣздомъ (т.-е., не желающій выѣхать съ мѣста съ этимъ поѣздомъ или же желающій въ пути прервать свою поѣзду), обязанъ для сохраненія силы билета заявить объ этомъ начальнику станціи; заявленія этого не требуется лишь тогда, когда пассажиръ остановится въ узловомъ пунктѣ. *Если просрочка билета или книжки произошла по вину дороги или дорогъ слѣдованія, и если пассажиръ не воспользовался правомъ, предоставленнымъ ему въ ст. 94 Общ. Уст., то ему предоставляется право требовать соответствующаго увеличенія срока дѣйствія билета, причѣмъ срокъ увеличивается не менѣе, какъ на сутки, о чемъ и дѣлается отмѣтка (выраженіе: „билетъ теряетъ свою силу по истеченіи опредѣленнаго срока“ означаетъ, другими словами, что дорога, получая деньги за проѣздъ, обязывается за это перевезти пассажира лишь въ теченіе извѣстнаго срока или съ опредѣленнымъ поѣздомъ; условіе это понятно и юридической аномаліи собою не представляетъ). По проекту, принятому на LV Конвенціонномъ Сѣздѣ (въ 1896 г.), „пассажиръ, не желающій воспользоваться взятымъ билетомъ, можетъ требовать возврата внесенной имъ за билетъ платы, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы такое требованіе было заявлено до закрытія кассы, продающей билеты на тотъ поѣздъ; пассажиръ, опоздавшій на поѣздъ, на который имъ взятъ билетъ, можетъ требовать отправки его съ однимъ изъ слѣдующихъ однородныхъ поѣздовъ въ теченіи 24-хъ часовъ, съ тѣмъ, чтобы требованіе это было заявлено тотчасъ по отходѣ поѣзда, на который пассажиромъ былъ приобретѣн билетъ“ (Протоков., 24).*

¹⁾ Нѣкоторые юристы, какъ напр. Nahn (II, 739), подводятъ перевозку пассажировъ не подъ нормы locatio conductio operis (Eger, III, 365), а подъ нормы locatio conductio rei, т.-е. они считаютъ, что договоръ даетъ пассажиру только *право на мѣсто* въ поѣздѣ. Конструкція эта не лишена остроумія, такъ какъ она объясняетъ намъ, почему дорога не отвѣчаетъ за опозданіе отхода и прибытія поѣздовъ и за взятую пассажиромъ съ собою ручную кладь (см. ниже). Однако, эта конструкція придаетъ преувеличенное значеніе случайнымъ, чисто внѣшнимъ особенностямъ желѣзнодорожной перевозки и потому—едва-ли правильна.

²⁾ Такъ, въ „регламентѣ“ нѣмецкихъ дорогъ (§ 6) оговорено, что дорога можетъ отказать отъ исполненія договора при *невозможности* выполнить перевозку.

жетъ быть примѣненъ и къ желѣзнымъ дорогамъ. Въ Общ. Уставѣ, кромѣ того, указанъ спеціальнѣйшій случай, когда дорога освобождается отъ обязанности везти пассажира, это именно: случай, когда пассажиръ можетъ быть удаленъ изъ поѣзда по одной изъ трехъ причинъ, указанныхъ въ ст. 27, т.-е.: 1) если пассажиръ нарушаетъ правила, ограждающія спокойствіе другихъ ѣдущихъ въ одномъ съ нимъ помѣщеніи лицъ, 2) если находящіяся въ одномъ съ нимъ вагонѣ или поѣздѣ пассажиры потребуютъ его удаленія вслѣдствіе его буйства, или же явно безстыдныхъ или оскорбительныхъ съ его стороны дѣйствій и 3) если онъ, слѣдуя въ общемъ вагонѣ, находится въ болѣзненномъ состояніи (падучая или заразительная болѣзнь, умопомѣшательство и т. п.), угрожающемъ опасностью другимъ пассажирамъ, или страдаетъ недугомъ, возбуждающимъ общее отвращеніе, когда притомъ нѣтъ возможности помѣстить его отдѣльно¹⁾). Сверхъ того, ст. 2 Общ. Уст. освобождаетъ дорогу отъ обязанности везти пассажира, если онъ находится, „въ нетрезвомъ состояніи или явно непристойной одеждѣ“. Хотя по закону въ этомъ послѣднемъ случаѣ дорога избавлена только отъ обязанности *принять* пассажира къ перевозкѣ, но, по аналогіи, то же правило можетъ быть примѣнено и къ пассажирамъ, уже принятымъ для перевозки, т.-е. пассажиръ, оказавшійся пьянымъ или непристойно одѣтымъ, можетъ быть также удаленъ изъ поѣзда.

„Пассажиры, удаленные изъ поѣзда по одной изъ причинъ, указанныхъ въ стт. 2 и 27 Общ. Уст., имѣютъ право на возвращеніе уплаченныхъ имъ денегъ, за удержаніемъ части, причитающейся за прослѣдованное уже разстояніе“ (ст. 28)²⁾.

„Удаленіе пассажира изъ поѣзда не допускается на станціяхъ, находящихся вдали отъ городовъ, селъ и деревень. Станціи, на ко-

¹⁾ На финляндскихъ дорогахъ пассажиръ можетъ быть удаленъ уже за одно неповиновеніе законнымъ требованіямъ кондуктора или начальника станціи. Это правило, принятое и въ нѣмецкомъ „регламентѣ“ (§ 20), было предложено ко введенію и у насъ, но оно было отвергнуто Госуд. Совѣтомъ (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 26).

²⁾ Въ полученіи возвращаемой провозной платы пассажиру предлагается выдать росписку и возвратитъ билетъ, а если ему выдается багажъ, то и—багажную квитанцію. Если пассажиръ откажется выдать росписку въ полученіи денегъ, то о размѣрѣ возвращенной ему причитающейся провозной платы должно быть упомянуто въ протоколѣ жандармской полиціи (ст. 13 Общ. Уст.). Бude же онъ откажется возвратитъ билетъ или багажную квитанцію, то уплата денегъ или выдача багажа приостанавливаются, о чемъ также оговаривается въ протоколѣ (Пост. Мин. Пут. Сообщ.—*Собр. Узак.* 1886 г. № 69).—Право на возвращеніе денегъ *не признается* за удаленными пассажирами въ Финляндскомъ Положеніи и въ нѣмецкомъ регламентѣ (§ 20—для удаленныхъ за неисполненіе законныхъ требованій служащихъ и т. д.).

торыхъ не можетъ быть принята означеная мѣра, опредѣляются для каждой дороги Министромъ Путей Сообщенія“ (ст. 29)¹⁾.

„Пассажиръ, неправильно удаленный изъ поезда, если не пожелаетъ отыскивать понесенные имъ убытки въ обществѣ, установленномъ гражданскими законами порядокъ, получаетъ съ желѣзной дороги вознагражденіе въ размѣръ двойной вносимой за билетъ платы“.

Дорога обязана не только перевезти пассажира, т. е., принять его на поѣздъ, но и сверхъ того отвести для него мѣсто въ поѣздѣ, гдѣ бы онъ могъ сѣсть. „Билетъ на поѣздъ даетъ право на одно мѣсто въ вагонѣ соответствующаго класса, которое и должно быть указано пассажиру въ случаѣ его требованія. Въ случаѣ невозможности указать мѣсто, соответствующее билету, пассажиру отводится временно мѣсто въ вагонѣ высшаго класса безъ взиманія дополнительной за то платы, о чемъ дѣлается отмѣтка на выданномъ билетѣ. Если же и въ вагонѣ высшаго класса не имѣется свободнаго мѣста, то пассажиру предоставляется или обмѣнить свой билетъ на билетъ низшаго класса съ полученіемъ обратно разности въ цѣнѣ, или же совсѣмъ отказаться отъ поѣздки и потребовать возврата уплаченныхъ денегъ за билетъ и багажъ. При недостаткѣ свободныхъ мѣстъ пассажирамъ прямого сообщенія, прибывшимъ въ поѣздѣ на узловую станцію, отдается предпочтеніе предъ новыми пассажирами“ (ст. 20). Обязанность желѣзной дороги ограничивается, однако, указаніемъ пассажиру *какою-либо* мѣста въ вагонѣ подлежащаго класса; на *опредѣленное* мѣсто билетъ не даетъ права²⁾. Однако, въ силу дѣйствующихъ правилъ (Собр. Узак. 1891 г. № 20) пассажиръ, занявшій мѣсто въ вагонѣ, „сохраняетъ его за собою, если оставитъ на немъ какую-либо вещь въ знаѣ того, что мѣсто занято“³⁾. Служащіе дороги могутъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ (какъ, напр., когда нужно отцѣпить вагонъ) отнять у пассажира занятое мѣсто и отвести ему другое.

Засимъ, дорога обязана перевезти пассажира на мѣсто назначенія *въ установленное время*. Обязанности желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи времени перевозки опредѣляются, прежде всего, въ ст. 15 Общ. Устава, въ силу которой „постоянное пассажирское движеніе производится согласно *рописаніямъ*, опубликованнымъ во всеобщее свѣдѣніе и выставленнымъ на всѣхъ станціяхъ“. „Въ рописаніяхъ должны

¹⁾ См. утвержденный списокъ такихъ станцій въ *Собр. Узак.*, 1887 г., № 73 и сл. Въ видѣ общаго правила удаленіе воспрещено на полустанціяхъ, разъѣздахъ и платформахъ, устроенныхъ между станціями.

²⁾ Т. н. „Platzkarten“ у насъ пока еще не введены. См. пренія по этому вопросу на LIX Конв. Сѣздѣ, Прот. стр. 62.

³⁾ См. мотивы въ Журналахъ Совѣта по ж. д. 1890 г., стр. 236—7.

быть обозначены: а) время прослѣдованія (прибытіе, остановка, отходъ) поѣзда чрезъ каждую станцію, б) классы вагоновъ, входящихъ въ составъ каждаго поѣзда, в) станціи, на которыхъ производится пріемъ пассажировъ, съ указаніемъ, на какія именно станціи могутъ слѣдовать принимаемые въ томъ или другомъ мѣстѣ пассажиры съ каждымъ поѣздомъ¹⁾.

¹⁾ Поѣзда для перевозки пассажировъ на нашихъ дорогахъ раздѣляются на курьерскіе, почтовые, пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и смѣшанные товарные (Собр. Узак. 1883 г. № 109; *Правила движенія* по паровозн. ж. д., открытымъ для обществ. пользов., § 66 и циркул. Д-та ж. д. отъ 22 мая 1885 г. № 4116, помѣщ. у Брюля, III, стр. 1985). — Наибольшая предѣльная скорость движенія—80 верстъ въ часъ (*Правила движенія*, § 69).—Нормальныя расписанія пассажирскихъ поѣздовъ прямого сообщенія и почтовыхъ могутъ быть измѣняемы не чаще двухъ разъ въ годъ: весною и осенью,—исключая поѣздовъ, имѣющихъ только мѣстное значеніе. Въ нормальныя расписанія желѣзныхъ дорогъ, составляющихъ оконечныя вѣтви желѣзнодорожной сѣти и имѣющихъ притомъ только по одному сквозному поѣзду, слѣдуетъ включать расписаніе втораго дополнительнаго пассажирскаго поѣзда, въ направленіи отъ послѣдняго узловаго пункта; дополнительнымъ расписаніемъ этимъ слѣдуетъ пользоваться взаимно расписанія хода правильнаго пассажирскаго поѣзда въ случаяхъ опозданія поѣзда прямого сообщенія сосѣдней дороги.—Въ расписаніяхъ, вывѣшиваемыхъ на станціи, часы отхода и прихода поѣздовъ на всѣ станціи дороги должны быть показаны по мѣстному времени, а часы прихода и отхода съ узловыхъ станцій соответствующихъ поѣздовъ прямого сообщенія другихъ дорогъ, кромѣ того, должны быть показаны по петербургскому времени.—Расписанія поѣздовъ прямого сообщенія утверждаются Мин. Пут. Сообщ., а поѣздовъ мѣстнаго сообщенія—правительственною инспекціею (*Правила движенія*, §§ 71—2; Указ. М. П. С. 1884 г. № 51 и ст. 15 Общ. Уст.). О часахъ отхода и прихода поѣздовъ на узловыя и главныя станціи должно быть опубликовано (въ Прав. Вѣстникѣ—и въ мѣстныхъ газетахъ, по указанію инспекціи) не позже, какъ за семь дней до времени введенія въ дѣйствіе расписаній. Сверхъ того, обязательно вывѣшивание аффিশъ въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ всѣхъ станцій на видныхъ мѣстахъ (*Прав. движ.*, §§ 74—5).—Измѣненіе утвержденныхъ расписаній производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и утвержденіе ихъ; впрочемъ, частныя измѣненія хода поѣздовъ прямого сообщенія, безъ всякаго измѣненія часовъ отхода и прибытія этихъ поѣздовъ на оконечныя и узловыя станціи, могутъ быть сдѣланы съ утвержденія правительственной инспекціи; кромѣ того, управляющіе дорогъ имѣютъ право подъ своею отвѣтственностью допускать кратковременныя отступленія отъ утвержденныхъ расписаній, о чемъ должны быть вывѣшиваемы объявленія (*Прав. движ.* § 76; Собр. Узак. 1886 г. № 71). Остановка поѣздовъ на станціяхъ въ случаяхъ опозданія можетъ быть сокращена противъ расписанія (§ 111). Во время снѣжныхъ заносовъ или мятелей отправленіе поѣздовъ можетъ быть приостановлено распоряженіемъ начальника станціи, основаннымъ на свѣдѣніяхъ, полученныхъ отъ агентовъ службы тяги (§ 113; Указ. М. П. С. 1884 г. № 51).—Распоряженіемъ Мин. Пут. Сообщ., послѣдовавшимъ въ 1890 году, дорогамъ вѣдѣно въ обязанность слѣдить за т. н. „спутниками“ [и „путеводителями“, которыми обыкновенно руководствуется публика, и сообщать имъ своевременно

Пассажиръ, взявшій билетъ, долженъ быть *отправленъ* съ ближайшимъ поѣздомъ, который по росписанію останавливается на станціи, выдавшей билетъ, и на той станціи, куда билетъ выданъ, и въ составъ котораго по росписанію входятъ вагоны подлежащаго (т.-е., означеннаго въ билетѣ) класса. Эта обязанность желѣзныхъ дорогъ въ Общ. Уставѣ, однако, остается ничѣмъ не санкціонированною. Мало того, въ ст. 94 прямо сказано, что „*желѣзная дорога не отвѣтствуетъ предъ пассажирами за просрочку времени отхода или прибытія поѣздовъ*“. Такимъ образомъ, если поѣздъ не уйдетъ во время со станціи отправления, хотя бы и по винѣ дороги, то пассажиръ, взявшій билетъ, у насъ не имѣетъ права за потерю времени искать *убытки* съ желѣзной дороги. Но, если дорога не отвѣчаетъ за убытки, то она (по крайней мѣрѣ, по истеченіи извѣстнаго срока опозданія), обязана *вернуть* пассажиру взятыя съ него *деньги*, и притомъ, независимо отъ того, отъ какой причины опозданіе произошло. Нельзя обязать пассажира выжидать отхода поѣзда, если отходъ этотъ замедлился настолько, что самая поѣздка становится для пассажира не нужной или не столь нужной. Въ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ правилахъ высшая норма допускаемаго опозданія въ этомъ смыслѣ прямо опредѣлена ¹⁾. Такъ какъ въ Общ. Уст. она не указана, то суду въ случаѣ, если бы ему пришлось разрѣшать подобный споръ, остается удовлетворять иски о возвратѣ денегъ за билетъ при всякой сколько-нибудь значительной просрочкѣ въ отходѣ поѣзда. Уже, впрочемъ, одно предъявленіе претензіи о возвратѣ денегъ, т.-е. отказъ отъ поѣздки, до нѣкоторой степени свидѣтельствуетъ о томъ, что поѣздка для пассажира потеряла значеніе, т.-е., просрочка подорвала значеніе всего подряднаго договора, который и можетъ считаться потерявшимъ силу (ст. 1744 Зак. Гражд., Касс. 1874 г. № 191 и др.) ²⁾.

Въ силу ст. 94 дорога не отвѣчаетъ только за *просрочку* въ

объ ошибкахъ и о предстоящихъ измѣненіяхъ въ росписаніи поѣздовъ (Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1890 г. № 23; 1892 г. № 22). Въ настоящее время „официальный“ путеводитель издается (2 раза въ году) самимъ Министерствомъ.

¹⁾ Напр., по Финляндскому Положенію задержка допускается не болѣе, чѣмъ на 6 часовъ противъ росписанія.

²⁾ Болѣе внимательными въ интересахъ публики, чѣмъ Общій Уставъ, оказываются въ этомъ отношеніи старыя правила перевозки *Харьково-Николаевской* ж. д., такъ какъ въ нихъ прямо было сказано, что деньги возвращаются пассажиру по его требованію, если поѣздъ не отойдетъ въ назначенное время; кромѣ того, тѣ же правила допускали требованіе о возвратѣ денегъ, если пассажиръ до отхода поѣзда заболѣлъ и не можетъ ѣхать, а также (за часть пути),—если поѣздъ задержанъ въ дорогѣ. О проектѣ LV Конв. Съѣзда см. выше, стр. 449.

отходѣ поѣзда. Если же поѣздъ отошелъ во-время, но пассажирь, взявшій билетъ, въ этотъ поѣздъ *не допущенъ* безъ законнаго къ тому основанія, то къ подобному случаю должна примѣняться ст. 93, т.-е., пассажирь, какъ неправильно удаленный изъ поѣзда, можетъ искать съ дороги убытки, или же вмѣсто этого—получить съ дороги вознагражденіе *въ размѣръ двойной стоимости билета* ¹⁾.

Обязана ли дорога *доставить* пассажира на мѣсто назначенія во-время? Въ силу „рописанія поѣздовъ“ (ст. 15 Общ. Уст.) обязана, но обязанность эта остается платоническою, такъ какъ по ст. 94 дорога не отвѣчаетъ за просрочку *въ прибытіи* поѣздовъ ²⁾. Опять-таки и здѣсь, однако, слѣдуетъ сказать, что въ силу ст. 1744 Зак. Гражд. пассажиру, для котораго поѣздка вслѣдствіе *задержки въ пути* потеряла значеніе, нельзя отказать въ правѣ потребовать обратно деньги, по крайней мѣрѣ, за остающуюся часть пути. Ст. 94 Общ. Уст. допускаетъ подобное право только въ одномъ спеціальному случаѣ, а именно, когда просрочка, „не будучи произведена непреодолимой силой“ ³⁾ повлечетъ за собой *перерывъ путешествія вслѣдствіе отхода приближающаго поѣзда другой дороги*, то пассажиру, имѣющему билетъ прямого сообщенія, если срокъ сего билета истекаетъ въ день опозданія поѣзда; или—если пассажирь возвратится съ слѣдующимъ безъ перерыва обратнымъ поѣздомъ на станцію отправленія,—возвращается внесенная имъ плата за провозъ багажа и за проѣздъ—въ послѣднемъ случаѣ въ оба конца—по тому классу вагона, на который онъ имѣлъ право въ опоздавшемъ поѣздѣ“ ⁴⁾.

¹⁾ Если, впрочемъ, пассажирь не допущенъ только по недостатку мѣстъ, то примѣняется ст. 20 (см. выше).

²⁾ Наоборотъ, напр., по условіямъ перевозки бельгійскихъ ж. д. пассажирь при опозданіи поѣзда на мѣсто назначенія можетъ потребовать обратно провозную плату (Loisel, 103). По швейцарскому закону 1875 года (ст. 4) пассажирь имѣетъ это право при опозданіи поѣзда на *полчаса* и, сверхъ того, за задержку въ пути пассажиру должны быть возмѣщены понесенные имъ „необходимые расходы“.—По мнѣнію г. Вербловскаго, ничѣмъ не мотивированному, дорога будто бы и у насъ, не взирая на ст. 94, должна отвѣчать за убытки, причиненные опозданіемъ поѣзда по ея винѣ (Журн. Гражд. и Угол. Права, 1886 г., прил., стр. 66). На самомъ дѣлѣ, однако, нашъ Общій Уставъ, столь щедрый на платоническія правила, ограждающія интересы пассажировъ (см., напр., ст. 14 Общ. Уст.), не идетъ здѣсь дальше благихъ пожеланій, или—возможности административныхъ воздѣйствій.—Въ 1894-мъ г. Мин. Путей Сообщенія возбудило вопросъ о введеніи у насъ гражданской отвѣтственности дорогъ за опозданіе поѣздовъ, но предложеніе это не встрѣтило поддержки со стороны дорогъ и Министерства Финансовъ (Прот. XLVIII Общ. Съѣзда, 28).

³⁾ Оговорка эта устранена изъ новаго изданія регламента (Verkehrsordnung—§ 26).

⁴⁾ Въ ст. 95 указанъ порядокъ для осуществленія этого права. „Для сохраненія за собой права на обратное полученіе провозной платы (ст. 94),

Это специальное постановленіе ст. 94, заимствованное изъ нѣмецкаго „регламента“ изд. 1874 г. (§ 21), устанавливаетъ нѣкотораго рода *ответственность*, ибо, въ силу его, дорога обязана вернуть деньги не только за оставшуюся часть пути, но и за ту часть, которую пассажиръ уже проѣхалъ.

Изъ ст. 94, впрочемъ, нельзя выводить, что право на возвратъ денегъ за *остающуюся* часть пути принадлежитъ пассажиру *только* въ случаѣ, о которомъ говорится въ этой статьѣ ¹⁾). Собственно о ст. 94 слѣдуетъ сказать, что она отличается нѣкоторою непрактичностью. Въмѣсто того, чтобы возвращать деньги пассажиру, вернувшемуся съ дороги на станцію отправленія (вслѣдствіе задержки въ пути), слѣдовало бы признать за нимъ право доѣхать до мѣста назначенія *другимъ путемъ* на счетъ виновной въ задержкѣ желѣзной дороги; это имѣетъ практическую важность, напр., въ тѣхъ случаяхъ, когда задержка произошла на узловой станціи или на станціи, откуда можно попасть на станцію назначенія пароходнымъ сообщеніемъ ²⁾).

пассажиръ обязанъ, немедленно по прибытіи опоздавашаго поѣзда, заявить свою претензію начальнику станціи и жандарму съ предъявленіемъ своего билета на проѣздъ. Начальникъ станціи прибытія опоздавашаго поѣзда обязанъ выдать пассажиру особое удостовѣреніе о заявленіи ему претензіи, а начальникъ станціи отправленія долженъ выдать возвратившемуся пассажиру свидѣтельство о времени его возвращенія. Въ случаѣ отказа начальника станціи выдать означенное удостовѣреніе или свидѣтельство—чины жандармской полиціи составляютъ о томъ протоколъ, копию съ котораго выдаютъ пассажиру⁴.

¹⁾ Ср. § 21 нѣмецкаго регламента изд. 1874 г., съ котораго скопирована ст. 94 Общ. Уст.: „*Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durch-fahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes*“.

²⁾ Напр., пассажиръ ѣдетъ изъ Москвы въ Одессу на Кіевъ; задержка происходитъ въ Курскѣ; пассажиръ въ виду задержки избираетъ путь на Харьковъ—Николаевъ.—Въ нашей практикѣ былъ случай, когда пассажиръ (гр. Потоцкій), вслѣдствіе опозданія поѣзда (Варш.-Вѣнской ж. д.) на узловую станцію смежной (австрійской) дороги, для того, чтобы попасть своевременно въ свое мѣсто, вынужденъ былъ взять *экстренный* поѣздъ для дальнѣйшаго проѣзда по этой послѣдней. Послѣ того, онъ предъявилъ искъ въ Варшавскомъ Коммерческомъ Судѣ о вознагражденіи за убытки, и Судъ призналъ за нимъ въ принципѣ это право, хотя и отказалъ въ искѣ по недоказанности *размѣра* (Труды комиссіи гр. Баранова, т. I, ч. 2, стр. 297).—Новый нѣмецкій регламентъ—§ 26—предоставляетъ пассажиру право вмѣсто того, чтобы требовать деньги обратно, отправиться на мѣсто назначенія съ ближайшимъ поѣздомъ по тому же пути или по пути, протяженіе коего превышаетъ первоначальный не болѣе, чѣмъ на одну четверть, если путь пролегаетъ по тѣмъ же дорогамъ. Если необходимость доставки пассажировъ другимъ путемъ возникла отъ причины, не зависящихъ отъ дороги, то дороги имѣютъ право на доплату.

Это слѣдовало бы сдѣлать въ виду того, что при нынѣшней своей редакціи ст. 94 можетъ удовлетворить развѣ только того пассажира, который поставитъ себѣ цѣлью „наказать“ желѣзную дорогу за произошедшую задержку безъ всякой пользы для самого себя: чтобы получить отъ дороги обратно полученные имъ деньги, пассажиръ долженъ отказаться отъ поѣздки и вернуться обратно, и только тогда—въ видѣ преміи за рѣшимость—ему не только возвращаются деньги, но и за обратный проѣздъ съ него ничего не взимается; если пассажиръ не рѣшится поѣхать обратно, то выходитъ, что, сколько бы онъ ни сидѣлъ на промежуточной станціи, деньги ему не возвращаются.

Съ другой стороны, ст. 94 не совсѣмъ справедливо относится и къ желѣзной дорогѣ, а именно: дорога обязана вернуть пассажиру всѣ деньги за билетъ прямого сообщенія, если вслѣдствіе задержки въ пути истекаетъ срокъ дѣйствительности билета. Выходитъ, что при самой кратковременной задержкѣ на нѣсколько станцій отъ того мѣста, куда пассажиръ направляется, дорога можетъ быть обязана вернуть деньги за весь путь. Проще и справедливѣе было дать пассажиру право на *продленіе* срока дѣйствительности билета, что и сдѣлано, впрочемъ, въ утвержденныхъ *Мин. Пут. Сообш.* правилахъ о билетахъ прямого сообщенія (см. выше, стр. 449) ¹⁾.

Наконецъ, къ обязанностямъ желѣзныхъ дорогъ по договору о перевозкѣ пассажира нѣкоторые относятъ еще: обязанность *охраненія личности* пассажира; изъ этой обязанности, будто бы, вытекаетъ отвѣтственность желѣзной дороги за вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ (ст. 92 Общ. Уст.—ст. 683 Зак. Гражд.). На самомъ дѣлѣ, однако, обязанность эта, какъ уже сказано, не можетъ считаться истекающею изъ договора о перевозкѣ пассажира, какъ видно изъ того: 1) что законъ возлагаетъ на желѣзную дорогу равносильную отвѣтственность за личный вредъ, нанесенный не только пассажиру, но и лицу постороннему, съ дорогой ни въ какихъ юридическихъ отношеніяхъ не состоящему (ст. 683

¹⁾ См. также Сбор. Тар. № 585 (правила примѣненія новаго пассажирскаго тарифа). Сила билета удлинится не менѣе, чѣмъ на однѣ сутки. По *проекту*, прошедшему на LV Конвенціонномъ Сѣздѣ (1896 г.), *каждый* перерывъ въ движеніи поѣздовъ на время болѣе 24-хъ часовъ, сверхъ послѣдствій, указанныхъ въ ст. 94 Общ. Уст., даетъ пассажиру право направиться на станцію назначенія ближайшимъ кружнымъ путемъ безъ доплаты, а если таково пути нѣтъ, то получить обратно деньги за остающуюся часть пути (по пропорціональному расчету) и проѣхать обратно на станцію отправленія безплатно. Кроме того, въ проектѣ оговорено, что ст. 94 примѣняется и къ тѣмъ случаямъ, когда обѣ смежныя дороги состоятъ въ вѣдѣніи одного управленія (Протоколы, стр. 25).

Зак. Граж.); дороги отвѣчаютъ также за смерть и увѣче такого пассажира, который сѣлъ на поѣздъ не по договору съ желѣзною дорогою, а помимо ея вѣдома (безбилетные пассажиры) и даже противъ ея согласія; 2) что законъ освобождаетъ желѣзную дорогу отъ всякой *договорной* отвѣтственности за цѣлость клади пассажира, возлагая заботу о сохранности ея на самого пассажира (ст. 30); если бы, по смыслу самаго договора, дороги обязаны были охранять пассажира, то онѣ обязаны были бы охранять и его ручную кладь. Между договоромъ о перевозкѣ пассажира и договоромъ о перевозкѣ груза есть та несомнѣнная и для всякаго понятная разница, что перевозкѣ груза необходимо предшествуетъ сдача его въ вѣдѣніе, т.-е. подъ охрану желѣзной дороги, чего нѣтъ при перевозкѣ пассажира. Вслѣдствіе этого, договоръ о перевозкѣ грузовъ заключаетъ въ себѣ, какъ составной элементъ, договоръ поклажи (см. стр. 4); договоръ же о перевозкѣ пассажира представляется простымъ подряднымъ договоромъ (*locatio operis*).

Такимъ образомъ, ученіе объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за смерть и увѣче не входитъ въ систему транспортнаго права и, поэтому, не вошло и въ составъ настоящаго труда.

Къ *правамъ* желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ пассажировъ, прежде всего, относится право на полученіе вознагражденія за перевозку. Въ силу ст. 18 „плата за проѣздъ пассажировъ... опредѣляется дѣйствующими на законномъ основаніи тарифами, печатные экземпляры коихъ должны находиться въ продажѣ на станціяхъ. Тарифы мѣстнаго сообщенія, кромѣ того, вывѣшиваются на всѣхъ станціяхъ у кассъ и въ пассажирскихъ залахъ“¹⁾.

¹⁾ Пассажирская плата на нашихъ дорогахъ, какъ и на всѣхъ европейскихкихъ, различается по классамъ вагоновъ (на американскихъ дорогахъ раздѣленія на классы не существуетъ). Классовъ этихъ обыкновенно три. Четвертый классъ у насъ (не взирая на ст. 14 Общ. Уст.) далеко не такъ привилегіан, какъ, напр., въ Германіи, хотя у насъ онъ нужнѣе, чѣмъ тамъ (перевозка пассажировъ по тарифу 4-го класса для дороги обязательна, когда она завела спеціальныя поѣзда для рабочихъ или когда явилось 40 пассажировъ, желающихъ отправиться на одну и ту же станцію—Сб. Тар. ММ 587 и 596). Зато, нашъ поясной тарифъ, введенный въ дѣйствіе съ 1-го декабря 1894 г., до крайности удешевилъ провозную плату *для болшихъ разстояній* (тарифъ этотъ кромѣ Финляндскихъ дорогъ не распространяется еще на дороги Царско-сельскую, Баскунчакскую, Ириновскую, Обоянскую и Приморскую и на подъѣздные пути). Для разстояній же небольшихъ плата остается въ тѣхъ же максимальныхъ предѣлахъ, чѣмъ ранѣе, и при нашихъ бытовыхъ условіяхъ является обременительною (поясная система у насъ примѣняется лишь къ разстояніямъ, превышающимъ 300 верстъ). Мало распространены у насъ покуда (исключая пригородныхъ сообщеній) билеты ретурные (столь распространенные и удешевленные заграницей), абонементные, сезонные и пр. Удешевленные билеты

Хотя въ ст. 18 и не сказано, какъ въ ст. 68, что плата опредѣляется по законодѣйствующимъ и *опубликованнымъ* тарифамъ, но послѣднее условіе разумѣется само собою, ибо ст. 18, исходя изъ предположенія объ обязательной публикаціи пассажирскихъ тарифовъ, идетъ даже далѣе и предписываетъ, кромѣ печатанія тарифовъ, вывѣшиваніе и продажу таковыхъ на станціяхъ ¹⁾. Изъ ст. 18, однако, не слѣдуетъ, что, если пассажирскій тарифъ не вывѣшенъ или не продается на станціяхъ, то онъ не можетъ служить основаніемъ для исчисленія провозной платы (см. выше, стр. 269).

Условія дѣйствительности пассажирскихъ тарифовъ опредѣляются въ правилахъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ, изданныхъ Мин. Финансовъ въ силу закона 8 марта 1889 года и приведенныхъ выше въ главѣ IV. Не ограничиваясь общими правилами о *способѣ* исчисленія платы за провозъ пассажировъ, законодатель въ ст. 19 Общ. Уст. устанавливаетъ специальное правило о *размѣрѣ* платы за провозъ *дѣтей*: „плата за провозъ дѣтей въ возрастѣ отъ пяти до десяти лѣтъ не должна превышать половины провозной платы, опредѣленной для взрослого человѣка“ (по новому пассажирскому тарифу плата за дѣтей установлена въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ платы, причитающейся съ взрослого пассажира). Дѣти же моложе пяти лѣтъ перевозятся совсѣмъ бесплатно *при взросломъ пассажирѣ*, т.-е. пассажирскій билетъ, дающій право на бесплатную перевозку ручной клади и багажа (до одного цуда), даетъ право и на бесплатный провозъ ребенка до пяти лѣтъ. „Каждый пассажиръ имѣетъ право на провозъ бесплатно въ вагонѣ того класса, въ которомъ слѣдуетъ самъ, одного ребенка до пятилѣтняго возраста, если ребенокъ этотъ не занимаетъ особаго мѣста: за провозъ же остальныхъ ѣдущихъ съ пассажиромъ дѣтей этого возраста взимается за cadaго плата, какъ за ребенка старше пяти лѣтъ“ ²⁾.

на круговыя поѣздки (Rundreisekarten) были введены нѣсколько лѣтъ тому назадъ (см. правила въ Сборн. Тар. № 535), но со введеніемъ новаго пассажирскаго тарифа (съ декабря 1894 г.) эти круговые тарифы отмѣнены. О тарифахъ и льготахъ для переселенцевъ, провозатыхъ, для служащихъ и ихъ семействъ (а равно и другихъ лицъ, указанныхъ въ законѣ 19 янв. 1893 г.) см. Сборн. Тар. №№ 144, 156, 418, 596.; Собр. Узак. 1893 г. №№ 49, 194, и 210; 1895 г. № 98. Отъ государственнаго сбора освобождены только *бесплатные* билеты; съ прочихъ же сборъ взимается полностью

¹⁾ Можно только удивляться, что оговорка объ обязательной продажѣ тарифовъ не слѣлана въ ст. 68, гдѣ она, конечно, была бы гораздо важнѣе.

²⁾ Мин. Пут. Сообщ. постановлено: „возрастъ дѣтей, дающій право на проѣздъ за уменьшенную плату, опредѣляется кассиромъ, выдающимъ такому малолѣтнему билетъ. Сомнѣнія кассира... разрѣшаются начальникомъ станціи,

Общій пассажирскій тарифъ не примѣняется, кромѣ того, къ цѣлому ряду пассажировъ, пользующихся правомъ *безплатнаго* проѣзда или же правомъ на *скидку* съ общаго тарифа ¹⁾).

Сверхъ платы, собственно за провозъ, дорога имѣетъ право на дополнительные сборы ²⁾, изъ коихъ въ Общемъ Уставѣ упомянутъ штрафъ за *безбилетный проѣздъ* ³⁾. „Пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета ⁴⁾, обязанъ уплатить двойную провозную плату ⁵⁾ за все пройденное поѣздомъ разстоянiе отъ контрольной станціи ⁶⁾ до станціи, непосредственно слѣдующей за тѣмъ мѣстомъ, гдѣ обнаружено неимѣнiе билета ⁷⁾. Двойная плата взимается также съ пасса-

а при дальнѣйшемъ спорѣ членами жандармской желѣзнодорожной полиціи. Никакіе споры *въ пути* со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ о возрастѣ, малолѣтнихъ не допускаются“. Что же касается возраста, дающаго право на *безплатный* проѣздъ, то споры объ этомъ разрѣшаются жандармскою полиціею, а за отсутствіемъ ея—начальникомъ станціи на ближайшей (послѣ контроли) станціи, гдѣ это представится возможнымъ. Возбужденіе споровъ о возрастѣ ребенка со стороны агентовъ *послѣ* первой провѣрки билетовъ, а равно удаленіе пассажира, уклоняющагося отъ взноса платы за ребенка, Министерствомъ воспрещено. Пассажиръ долженъ только представить обезпеченіе или удостовѣрить свою личность и мѣстожителство. (Постановленіе 17 марта 1893 г. № 3645).

¹⁾ Подобное право предоставлено агентамъ желѣзныхъ дорогъ, военнымъ чинамъ и—въ нѣкоторыхъ случаяхъ—чинамъ судебного, административнаго, таможеннаго, почтово-телеграфнаго вѣдомствъ и т. д.

²⁾ Напр., за проѣздъ въ поѣздѣ увеличенной скорости, за купе, спальныя мѣста и т. д.

³⁾ Этотъ штрафъ отчасти соответствуетъ штрафу за невірное наименованіе груза или негочное обозначеніе вѣса (ст. 60 Общ. Уст.); въ обоихъ случаяхъ штрафъ взимается за *уклоненіе отъ взноса* платы, слѣдующей дорогамъ.

⁴⁾ Или съ льготнымъ билетомъ, ему не принадлежащимъ (Собр. Уз. 1893 г. № 48).

⁵⁾ По разъясненію Д-та желѣзнодорож. дѣлъ при исчисленіи штрафа за безбилетный проѣздъ или за проѣздъ съ неправильнымъ билетомъ принимается въ расчетъ и государственный сборъ (Сб. Тар. № 758). Въ противоположномъ смыслѣ вопросъ этотъ разъясненъ былъ Д-томъ желѣзныхъ дорогъ (цирк. 25 янв. 1894 г. № 1449).

⁶⁾ „Росписаніе контрольныхъ станціи составляется управленіемъ дороги и утверждается Министерствомъ Путей Сообщенія (по соглашенію относительно казенныхъ дорогъ—съ Государственнымъ Контролеромъ), причемъ конечныя станціи считаются во всякомъ случаѣ контрольными“ (ст. 23 Общ. Уст. прим.). Списокъ контрольныхъ станціи утвержденъ и опубликованъ въ Собр. Узав. 1887 г. №№ 5 и 106 и сл.

⁷⁾ Вопросъ о рациональности вниманія штрафа за безбилетный проѣздъ нельзя считать безспорнымъ. При обсужденіи проекта Общ. Устава противъ этого штрафа высказался Мин. Внутр. Дѣлъ, находившій, что штрафъ этотъ, не уменьшая злоупотребленій, ведетъ только къ стѣсненію лицъ неповинныхъ (Проектъ съ мотив. стр. 297 — 302). По правиламъ Харьковско-Николаевской

жира, проѣхавшаго далѣе показанной на его билетѣ станціи назначенія, приче́мъ въ основаніе разсчета принимается не контрольная станція, а станція назначенія. Пассажиру, внесшему означенную плату, выдается квитанція“ (ст. 23). Точно также и „пассажиръ, слѣдовавшій самовольно въ вагонѣ высшаго класса съ билетомъ низшаго класса, платитъ двойную разницу по тарифу, считая отъ станціи выдачи ¹⁾ билета“ (ст. 26 Общ. Уст.) ²⁾).

„Постановленіе о взысканіи двойной провозной платы не распространяется на случаи: 1) когда пассажиръ, не успѣвъ приобрести билетъ, садеть въ поѣздъ съ разрѣшенія начальника станціи или лица, его замѣняющаго (разрѣшеніе это имѣетъ силу лишь до первой станціи, гдѣ, по продолжительности стоянки, пассажиръ можетъ взять билетъ ³⁾) и 2) когда пассажиръ докажетъ агенту желѣзной до-

ж. д. штрафъ подлежать взысканію только за разстояніе между станціей, на которой обнаруженъ безбилетный пассажиръ, и предыдущею станціею. Ср. постановленіе для Финляндскихъ ж. д. въ П. С. З. 1875 г. № 54338.—По нѣмецкому „регламенту“ (§ 21) штрафъ подлежитъ взысканію за весь проѣздъ пассажира, а если онъ не докажетъ, гдѣ онъ сѣлъ, то—за весь путь, пройденный поѣздомъ.—На французскихъ дорогахъ пассажиръ, не предъявляющій билета при выходѣ на станціи назначенія, обязанъ внести только *обыкновенную плату* за весь проѣздъ или же, если онъ не можетъ доказать, гдѣ онъ сѣлъ въ поѣздъ, то—отъ послѣдней контрольной станціи (Fégaud-Gigaud, III, 216). Въ Англии дорога для взысканія штрафа обязана доказать обманный умыселъ (*fraus*) пассажира. (Railways Clauses Consolidation Act, s. 103; Browne, стр. 311). На австрійскихъ и германскихъ дорогахъ согласно § 21 регламента съ пассажира, который самъ заявляетъ кондуктору объ отсутствіи или негодности билета, вмѣсто двойной платы взымается лишь дополнительная плата въ размѣрѣ 1 марки (50 крейцеровъ). Зато, минимальный размѣръ штрафа, подлежащаго взысканію съ пассажира, тамъ составляетъ 6 марокъ (3 гульдена).

¹⁾ На практикѣ при исчисленіи штрафа въ расчетъ принимается не станція выдачи, а послѣдняя контрольная станція (на LI-мъ Конвенціонномъ Сѣздѣ 1895 г. это найдено было справедливымъ; см. Протоколъ; стр. 83).

²⁾ Пассажиръ, не запасшійся добавочнымъ билетомъ для поѣзда увеличенной скорости, уплачиваетъ двойную стоимость этого билета отъ станціи отправленія до ближайшей станціи остановки (Сб. Тар. № 585).

³⁾ Собр. Узак. 1892 г. № 82; Журналы Совѣта по ж. д. д. 1892 г., стр. 172. Сюда же надо отнести случай, когда пассажиръ сѣлъ съ платформы, гдѣ билеты вовсе не продаются. Отъ уплаты штрафа, наоборотъ, *de jure* не освобождаются лица, которые докажутъ, что попали въ поѣздъ по ошибкѣ (вмѣсто другаго поѣзда) или безъ намѣренія въ немъ оставаться (провожающіе), или, напр., проспали станцію. Вообще, къ штрафамъ, взимаемымъ съ пассажировъ, не уплатившихъ дорогъ слѣдуемыхъ ей суммъ, не можетъ примѣняться ст. 5 Улож. о Наказ. о неответственности за случайно содѣянный проступокъ, такъ какъ по Общему Уставу штрафъ съ безбилетныхъ и т. п. пассажировъ не носитъ характера уголовнаго наказанія (ср. сказанное выше,

роги утрату ¹⁾ своего билета“ (ст. 34) ²⁾. Доказать это онъ можетъ, напр., багажною квитанціею.

Въ законѣ, сверхъ того, сказано, что если пассажиръ не пожелаетъ уплатить оберъ-кондуктору или начальнику ближайшей станціи двойную плату за безбилетный проѣздъ (или двойную разницу за проѣздъ въ вагонъ высшаго класса) и взять новый билетъ до мѣста назначенія (или доплатить разницу за высшій классъ), то жандармъ, а при отсутствіи его—начальникъ станціи удаляетъ такого пассажира изъ поѣзда (стт. 25 и 26) ³⁾. Это понятно само собою, такъ какъ дорога не обязана ни принимать на поѣздъ, ни оставлять въ поѣздѣ такого пассажира, у котораго нѣтъ билета. Стт. 25 и 26, однако, редактированы неточно, ибо: 1) одинъ отказъ пассажира отъ уплаты штрафа не даетъ права на удаленіе пассажира изъ поѣзда; отказавшись отъ уплаты штрафа, пассажиръ тѣмъ не

на стр. 332 о пенѣ).—Нѣмецкая практика, какъ мы видѣли уже выше, не довольствуясь взыскиваемою съ пассажира пенею, подводитъ безбилетный проѣздъ подъ понятіе объ уголовно наказуемомъ обманѣ. Имущественный ущербъ, необходимый для состава преступленія, нѣмецкіе суды усматриваютъ въ томъ, что желѣзная дорога не получаетъ съ пассажира того вознагражденія, которое ей слѣдуетъ; обманное же дѣйствіе, по мнѣнію тѣхъ же судовъ, заключается уже въ самомъ фактѣ несообщенія оберъ-кондуктору о неимѣніи билета или настоящаго билета (Eisenb. Entsch. V, 108; VI, 90, 106, 237, 263, 364—6; VII, 124; Eger, III, 389). Французская практика усматриваетъ въ безбилетномъ проѣздѣ (если онъ не сопровождался особыми обманными ухищреніями) только простую *contravention*, а не *escroquerie* (Fégaud-Giraud, III, 194, 216—219).

¹⁾ Но въ этомъ случаѣ пассажиръ не освобождается отъ обязанности взять билетъ на остающуюся часть пути.

²⁾ Ст. 24 по мѣсту своему относится только къ ст. 23, т. е., къ тому случаю когда у пассажира *вовсе* не оказывается билета на проѣздъ до данной станціи. Если же проступокъ пассажира заключается въ томъ, что онъ ѣдетъ съ билетомъ низшаго класса въ вагонъ высшаго класса, то въ силу ст. 26 пассажиръ обязанъ заплатить двойную разницу по тарифу, причемъ *никакихъ изъятій изъ этого правила не допущено*. Ст. 26, однако, разрѣшаетъ взимать штрафъ только съ пассажира, *самовольно* перешедшаго въ вагонъ высшаго класса. Другими словами, разрѣшеніе агента дороги и здѣсь имѣетъ силу. По правиламъ Харьково-Николаевской ж. д. за самовольный переходъ въ вагонъ высшаго класса штрафа не полагалось, и самая добавочная плата взыскивалась только *при уклоненіи* пассажира отъ перехода въ вагонъ низшаго класса *послѣ предупрежденія оберъ-кондуктора*. То же правило существуетъ на финляндскихъ дорогахъ. Точно такъ же штрафа за это не полагалось, напр., по условіямъ перевозки Главнаго Общества (ст. 10) и не полагается на французскихъ дорогахъ (Fégaud-Giraud III, 186).

³⁾ Сверхъ того, такой пассажиръ долженъ представить обезпеченіе слѣдуемой съ него платы или удостовѣрить свою личность и мѣстожителство. Въ послѣднемъ случаѣ составляется протоколъ и, затѣмъ, недомка съ пассажира взыскивается судебнымъ порядкомъ (ст. 162 Общ. Уст.).

менѣе, можетъ взять билетъ и поѣхать дальше; дорога можетъ взыскивать свой штрафъ всѣми законными способами (см. ниже), но она не вправе отказаться отъ дальнѣйшей перевозки пассажира впредъ до уплаты штрафа; 2) отказъ пассажира отъ уплаты штрафа за проѣздъ въ вагонъ высшаго класса не отнимаетъ силы у билета на проѣздъ въ вагонъ низшаго класса, который имѣется у пассажира; по этому билету онъ можетъ продолжать поѣздку въ вагонъ низшаго класса и удаленію изъ поѣзда не подлежитъ; 3) о станціяхъ, на которыхъ удаленіе не разрѣшается, см. выше, стр. 450.

Излагая права желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ, мы сгруппировали отдѣльно тѣ нормы, которыми опредѣляются слѣдующія дорогамъ платежи и способъ ихъ *исчисленія*, и нормы, опредѣляющія способъ *взысканія* платежей; къ числу этихъ послѣднихъ мы отнесли постановленія о переводѣ платы на получателя, о залоговомъ правѣ желѣзной дороги на грузъ, о правѣ продажи грузовъ, о переборахъ и недоборахъ. Для перевозки пассажировъ нормъ *второй* категоріи въ *Общемъ Уставѣ* почти не содержится. Это и понятно, ибо плата за провозъ пассажировъ взыскивается всегда впередъ, а слѣдовательно, здѣсь нѣтъ надобности въ постановленія о переводѣ платы, о залоговомъ правѣ и о правѣ продажи ¹⁾. Лишь въ стт. 25 и 162 находимъ правило о томъ, что, если съ пассажира причитается штрафъ за безбилетный проѣздъ или за проѣздъ въ вагонъ высшаго класса, или же—вознагражденіе за порчу имущества желѣзной дороги, то онъ долженъ представить достаточное имущественное обезпеченіе въ уплатѣ слѣдующей съ него суммы; въ случаѣ же непредставленія такого обезпеченія, онъ обязанъ „удостоверить свою личность и мѣстожителство“, о чемъ составляется про-

¹⁾ Постановленія о переборахъ и недоборахъ (стт. 72 и 73) по аналогіи могутъ быть распространены на пассажирское сообщеніе. По проекту LV Конв. Съѣзда переборъ пассажиру можетъ быть возвращенъ на любой станціи пути, по обнаруженіи ошибки; если же почему-либо немедленный возвратъ перебора представляется затруднительнымъ, то на станціи составляется протоколъ съ приобщеніемъ билета. XXIII Общ. Съѣздъ проектировалъ дополнить ст. 17 Общ. Уст. слѣдующимъ правиломъ: „пассажиръ при полученіи билета долженъ удостовѣриться, что билетъ выданъ на предполагаемую имъ поѣздку, на желаемый классъ вагона и по тому пути, по которому онъ желаетъ слѣдовать, а равно, что съ него взято за билетъ столько денегъ, сколько означено въ билетѣ, и что на послѣднемъ имѣются всѣ указанія, требуемыя § 10. Въ случаѣ какой-либо ошибки, пассажиръ обязанъ потребовать ея исправленія, не отходя отъ кассы“. Совѣтъ по ж.-д. дѣламъ отвергъ это предложеніе, какъ не имѣющее основанія въ законѣ (Журналы 1886 г., стр. 77—8) То же правило проектировано LV-мъ Конв. Съѣздомъ (Прот., стр. 24). По проекту того же Съѣзда пассажиру выдается новый билетъ, если въ пути окажется, что на билетѣ кассиромъ неправильно обозначено направленіе.

токоль. „Взысканіе слѣдующей желѣзной дорогѣ суммы производится подлежащимъ судебнымъ установленіемъ на основаніи законовъ гражданскихъ“. Изъ мотивовъ Госуд. Совѣта, приведенныхъ подѣ ст. 25 и 162 Общ. Уст., вполне очевидно, что обезпеченіемъ слѣдующихъ дорогамъ платежей, прежде всего, долженъ служить багажъ пассажира, который и можетъ быть задержанъ, покуда пассажиръ не представитъ другого достаточнаго обезпеченія, хотя бы въ видѣ *части* того же багажа ¹⁾. Это и оговорено, между прочимъ, въ Проектѣ XXIII Сѣзда (§ 19 прим.) ²⁾.

Съ имуществомъ, взятымъ у пассажира въ обезпеченіе слѣдующаго съ него взысканія, при дальнѣйшемъ уклоненіи пассажира отъ

¹⁾ „Не усмотрѣно необходимости подвергать каждый разъ задержанію весь багажъ пассажира, въ виду того, что весьма часто лицо можетъ обезпечить причитающійся съ него платежъ инымъ способомъ“ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 133). Вслѣдствіе этого, „Государств. Совѣтомъ допущено *освобожденіе багажа, по представленіи* пассажиромъ иного достаточнаго имущественнаго обезпеченія“ (тамъ же, стр. 25). — Для большей успѣшности взысканія съ безбилетныхъ пассажировъ предлагалось слѣдующую дорогамъ плату взыскивать административнымъ порядкомъ, чрезъ полицію, т.-е. въ томъ же порядкѣ, въ какомъ взыскиваются налоги, но Госуд. Совѣтъ не нашелъ возможнымъ даровать желѣзнымъ дорогамъ такую льготу, которою по большей части не пользуются даже казенныя взысканія. Кромѣ того, Государственный Совѣтъ отклонилъ правило, проектированное Коммиссіею о томъ, что пассажиръ, не представляющій достаточнаго обезпеченія, можетъ быть лично *задержанъ* впредь до удостовѣренія его личности. Это строгое правило, которое устанавливало возможность задержанія пассажира на неопредѣленное время, Госуд. Совѣтъ рѣшилъ замѣнить менѣе строгимъ правиломъ; ст. 162 требуетъ отъ пассажира, чтобы онъ самъ удостовѣрилъ свою личность, о чемъ и долженъ быть составленъ протоколъ; задержаніе же пассажира закономъ не разрѣшено. (Ст. 162, впрочемъ оставляетъ открытымъ вопросъ о томъ, какъ поступить съ пассажиромъ, если онъ отказывается удостовѣрить *самъ* свою личность; очевидно, что въ этомъ случаѣ пассажира по-неволѣ приходится задержать для того, чтобы противъ его воли удостовѣрить личность его другимъ способомъ). Замѣчательно, что даже въ свободной Англіи менѣе заботятся о личной свободѣ пассажира, чѣмъ у насъ въ Россіи. Тамъ безбилетный пассажиръ доставляется къ ближайшему мировому судѣ (Hodges 480), что, впрочемъ, конечно, при нашихъ разстояніяхъ было бы довольно тяжелою карою. Задержаніе пассажира допускается у насъ на финляндскихъ дорогахъ. На французскихъ дорогахъ съ безбилетнымъ пассажиромъ, не удостовѣряющимъ своей личности и не представляющимъ имущественнаго обезпеченія, можетъ быть поступлено, какъ съ „vagabond“ (Féraud-Giraud, III, 215). См. по этому вопросу Труды Коммиссія гр. Баранова т. IV, ч. 1, стр. 239.

²⁾ Проектированное XXIII Общ. Сѣздомъ примѣчаніе къ ст. 26 Общ. Уст. *отвергнуто* было Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ, который, вопреки ясно выраженному намѣренію законодателя, *не признаетъ за дорогами права на задержаніе багажа* (см. Журналы Совѣта 1886 г., стр. 9).

добровольной уплаты, должно быть поступлено, какъ съ *невозтребованнымъ багажемъ* (ст. 40) ¹⁾.

Изложивъ въ общихъ чертахъ права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по договору о перевозкѣ пассажира, мы должны добавить, что (въ отличіе отъ перевозки грузовъ—ст. 78), только одно условіе этого договора подлежитъ *измѣненію по одностороннему желанію* пассажира, а именно, въ силу ст. 21 каждый пассажиръ имѣетъ право перемѣнить на станціи отправленія, не позднѣе десяти минутъ до отхода поѣзда, взятый имъ билетъ на билетъ другого, высшаго класса, если въ семъ послѣднемъ имѣется мѣсто. Обмѣнъ же билетовъ высшаго класса на низшіе дозволяется лишь въ случаѣ, предусмотрѣнномъ въ ст. 20 (т.-е., при недостаткѣ мѣстъ). Въ силу ст. 22 „пассажиры имѣютъ право переходить въ продолженіе пути, на станціяхъ, изъ вагона высшаго въ вагонъ низшаго класса безъ перемѣны билета; но переходъ въ пути изъ вагона низшаго въ вагонъ высшаго класса допускается не иначе, какъ по взносу разности цѣнъ перемѣняемыхъ мѣстъ, считая съ той станціи, на которой сдѣлана перемѣна. Полученіе отъ пассажира добавочной платы удостоверяется выдачей ему квитанціи за подписью агента, принявшаго плату“ ²⁾. Кромѣ случаевъ, означенныхъ въ ст. 21 и 22, за пассажиромъ, однако, нельзя признать права на измѣненіе первоначальныхъ условій договора по одностороннему желанію его, пассажира. По ст. 78 грузохозяинъ имѣетъ право требовать выдачи груза на станціи отправленія или въ пути, причемъ ему въ этихъ случаяхъ *считается плата только за пройденную часть пути* или за произведенныя уже операціи (нагрузку, храненіе etc). *Пассажиръ подобнаго права не имѣетъ*; уплативъ разъ деньги за билетъ, онъ не можетъ впослѣдствіи, отказавшись отъ поѣздки или не доѣхавъ до мѣста назначенія, потребовать деньги обратно ³⁾.

¹⁾ См. пренія по этому вопросу въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣл. 1886 г., стр. 220, 349—53.

²⁾ Какъ мы видѣли (стр. 448) этотъ порядокъ нынѣ замѣненъ выдачею билетовъ: III класса — при переходѣ изъ II класса въ I-й и т. д., причемъ, однако, слѣдуетъ имѣть въ виду, что за переходъ въ высшій классъ съ пассажира подлежитъ взысканію лишь „разность цѣнъ“ по тарифу; *все, что взыскивается сверхъ этого, составляетъ переборъ*.—Переходъ изъ вагона низшаго въ вагонъ высшаго класса долженъ быть разрѣшенъ и на *часть* пути (см. Прот. XXVI Общ. Съѣзда, стр. 26).

³⁾ По проекту, прошедшему на LV-мъ Конв. Съѣздѣ (1896 г.) предполагается, однако, разрѣшить пассажиру возвратить билетъ въ кассу, изъ которой онъ ему проданъ на данный поѣздъ, если она еще не закрыта.—Въ судебной практикѣ Западной Европы возбудилъ споры вопросъ о томъ, не обязанъ ли пассажиръ, покидающій поѣздъ въ пути (т.-е., не доѣжая до станціи назна-

§ 53. Ручная кладь.

Перевозка пассажиров по необходимости соединена съ перевозкою вещей, потому что, везя пассажира, дорога везетъ, разумѣется, не только человека, но и находящееся на немъ платье и другія вещи, которыя онъ несетъ на себѣ или съ собою. Перевозка подобныхъ вещей ничего общаго не имѣетъ съ перевозкою грузовъ, такъ какъ послѣдняя предполагаетъ *передачу вещей съ одной желѣзной дороги, подъ ея охрану. Отъ вещей, находящихся на самомъ пассажирѣ, законъ не отличаетъ вещей, находящихся при пассажирѣ, т.-н. ручной клади. Въ силу ст. 30 „каждый пассажиръ имѣетъ право взять съ собою въ вагонъ такое количество ручной клади, которое можетъ помѣститься, безъ стѣсненія другихъ пассажировъ, въ пространство, отведенномъ въ вагонѣ для клади этого рода ¹⁾. Ручная*

часть), сдѣлать приплату къ той суммѣ, которая имъ уплачена первоначально за билетъ, если за проездъ отъ станицы отправленія до промежуточной станицы, на которой вышелъ пассажиръ, полагается большая плата, чѣмъ до первоначальной станицы назначенія пассажира. Подобное соотношение между платами за большее и меньшее разстоянiе, у насъ допускаемое при грузовомъ движенiи, встрѣчается на заграничныхъ дорогахъ и въ пассажирскихъ тарифахъ; оно вызывается, напр., конкуренціей съ водными сообщениями, стремленiемъ привлечь отдаленныхъ пассажировъ и т. п. соображенiями. На многихъ европейскихъ дорогахъ билеты отъ пассажировъ отбираются при выходѣ изъ вагоновъ на станнiи. Это и даетъ поводъ къ столкновенiямъ между дорогой и пассажирами, которые, пользуясь специальнымъ тарифомъ до болѣе отдаленнаго пункта, берутъ билетъ до этого пункта и, затѣмъ, выходятъ на промежуточной станицѣ, куда они собственно и направлялись. Съ нихъ требуютъ приплаты, и они, а вслѣдъ за ними и нѣкоторые юристы (см., напр., Féraud-Giraud, III, 191, 199—203), усматриваютъ въ этомъ *нарушенiе личной свободы*, такъ какъ-де каждый, взявъ билетъ до известной станицы, воленъ не доѣхать до этой станицы и выйти тамъ, гдѣ ему угодно. На самомъ дѣлѣ, однако, эти жалобы не имѣютъ основанiя, такъ какъ въ дѣйствительности никто и ничто не мѣшаетъ пассажиру выйти тамъ, гдѣ ему угодно; вопросъ идетъ не объ этомъ, а о *платѣ* за проездъ; желѣзная дорога вправѣ требовать отъ пассажира той платы, которая причитается ей по дѣйствующимъ тарифамъ; если она получила меньше, то она вправѣ взыскать недоборъ. Споръ возбуждаетъ также другой вопросъ, возникающiй при примененiи специальныхъ пассажирскихъ тарифовъ. Т.-н. „обратные билеты“ имѣютъ силу лишь на известномъ протязенiи. Основываясь на этомъ, дороги *не дозволяютъ* пассажиру, взявшему обратный билетъ, проѣхать по этому билету далѣе конечной станицы района обратныхъ билетовъ съ *обыкновенной доплатой за добавочное разстоянiе*, а требуютъ отъ пассажира, проѣхавшаго далѣе этой станицы, чтобы онъ заплатилъ *за весь пройденный путь по обыкновенному тарифу*, причѣмъ ему возвращается плата, внесенная за „обратный билетъ“ (Féraud-Giraud, III, 205).

¹⁾ Если кладь стѣсняетъ другихъ пассажировъ, то она должна быть сдана въ багажъ. По болѣе строгому правилу Финляндскаго Положенiя за

кладь перевозится бесплатно, безъ багажныхъ квитанцій, и забота о сохранности ея лежитъ на самихъ пассажирахъ, причемъ, однако, желѣзныя дороги не освобождаются отъ обязанности принимать зависящія отъ нихъ мѣры въ охраненію сей клади¹⁾.

Не вступая вовсе въ договорныя отношенія съ пассажиромъ по перевозкѣ ручной клади, желѣзная дорога не несетъ никакихъ договорныхъ обязанностей въ отношеніи этой клади²⁾. Она не отвѣчаетъ за срочную доставку этой клади. За сохранность же ея она отвѣчаетъ лишь на столько, на сколько она отвѣчаетъ за сохранность имущества постороннихъ лицъ, т.-е. въ силу ст. 684 Зак. Гр. она отвѣчаетъ лишь за вредъ, причиненный по ея винѣ, которая, такимъ

подобную обнаруженную кладь багажная плата полагается *вдвое*. По распоряженію Мин. Пут. Сообщ. пассажирамъ воспрещено брать съ собою въ вагонъ взрывчатые вещества (исключая порохъ въ количествѣ 3 фунтовъ), вещества лловныя, зарядное оружіе и животныхъ (исключая комнатныхъ, которые разрѣшается брать съ собою за установленную тарифомъ плату съ дозволенія начальника станціи, если противъ этого не протестуетъ ни одинъ пассажиръ.— Собр. Уз. 1886 г. № 59).

¹⁾ Для предупрежденія столкновеній между публикою и агентами дороги законъ поясняетъ, что „ручною кладью считаются мелкія и легко переносимыя вещи, которыя безъ затрудненія помѣщаются въ пассажирскомъ вагонѣ“ (ст. 30), т.-е., что другія вещи агенты дороги вправѣ не допускать въ пассажирскій вагонъ.—Къ *забытой* пассажиромъ въ вагонѣ клади не примѣнимо понятіе о „находкѣ“, а слѣдовательно, нашедшій такую кладь въ вагонѣ не имѣетъ права на $\frac{1}{2}$ ея стоимости (рѣш. Гр. Касс. Д-та Сената 1897 г. № 16 по д. Орлова; въ томъ же смыслѣ вопросъ этотъ разрѣшенъ Австрійскимъ Высшимъ Судомъ въ 1874-мъ году—Buschman, 71).

²⁾ См. Hahn (II, 738), Puchelt, Schott, (496) и нѣк. др. Взглядъ этотъ, однако, встрѣчаетъ противниковъ, которые усматриваютъ въ самомъ фактѣ принятія пассажира къ перевозкѣ *сложный договоръ*, въ составъ котораго входитъ договоръ о перевозкѣ вещей. При этомъ сравниваютъ перевозку пассажира, имѣющаго при себѣ ручную кладь, съ перевозкою грузовъ, сопровождаемыхъ особыми *проводниками* (см. выше, § 26). Въ обоихъ случаяхъ вещь состоитъ подъ охраною хозяина, и только по этой причинѣ будто бы отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за ручную кладь меньше, чѣмъ за багажъ. Но это сравненіе (приводимое Thöl' емъ), очевидно, неудачно. Между грузомъ, который сопровождается проводникомъ, и ручною кладью все-таки та разница, что ручная кладь дорогою *вовсе не принимается* къ перевозкѣ. Различіе между понятіями „Aufgabe“ и „Uebernahme“, на которомъ настаиваетъ Eger (III, 350), совершенно неуловимо. Догматическій аргументъ, проводимый Eger' омъ и др., а именно, то, что art. 425 Кодекса, устанавливающей, что дороги должны отвѣчать за ручную кладь лишь при довазанной винѣ, редактированъ какъ *исключеніе* изъ общаго правила ст. 395 объ отвѣтственности *по договору перевозки* (см. выше, стр. 145) — для насъ не имѣетъ интереса. Впрочемъ, споръ тутъ больше теоретическаго свойства, такъ какъ § 34 „регламента“, какъ и нашъ законъ, возлагаетъ на дорогу отвѣтственность исключительно лишь при *доказанной винѣ*.

образомъ, *должна быть доказана* ¹⁾. Таковъ несомнѣнный смыслъ ст. 30. Вопреки этому, Правит. Сенатъ въ рѣш. 1887 г. № 69 по д. Языкова распространилъ на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за ручную кладь постановленія ст. 683 Зак. Гражд. т.-е., признавъ, что дорога отвѣчаетъ за сохранность ручной клади, *если не докажется*, что утрата или порча ея произошли отъ непреодолимой силы или не по винѣ ея агентовъ, ибо, какъ говоритъ Сенатъ, „во всякомъ несчастномъ случаѣ, при которомъ совершилась утрата или порча имущества, предполагается виновность управленія предпріятія или его агентовъ, доколѣ противное не будетъ доказано“. Это распространительное толкованіе ст. 683 явно неправильно, ибо оно противорѣчитъ ст. 30 Общ. Уст. и *устраняетъ всякую разницу между ручною кладью и обыкновеннымъ грузомъ или багажемъ* ²⁾.

¹⁾ Напр., дорога отвѣчаетъ, когда кладь испорчена отъ того, что вагонъ сошелъ съ рельсовъ или сгорѣлъ по винѣ дороги, или же когда кладь похищена посторонними, не ѣдущими въ поѣздѣ людьми, за которыми дорога легко могла услѣдить. — Когда кладь сгорѣла, похищена и т. п. въ вагонѣ „*международнаго общества спящихъ вагоновъ*“, то и въ этомъ случаѣ дорога отвѣтственна при условіяхъ ст. 684 Зак. Гр., не имѣя права ссылаться на то, что по условію ея съ „обществомъ“ послѣднее беретъ отвѣтственность на себя. Въ силу ст. 5 Общ. Уст. агенты „международнаго общества“ должны быть приравнены къ „лицамъ, назначеннымъ дорогою для выполнения перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій“, а слѣдовательно, дорога отвѣчаетъ за ихъ дѣйствія (съ правомъ регресса). Въ такомъ же смыслѣ вопросъ этотъ рѣшенъ и американскою практикою („*negligence on the part of the sleeping-car agents is the negligence of the railway company running the train.*“ American Law Review 1886 г. стр. 814). Тою же американскою практикою признано, что sleeping car company отвѣчаетъ лишь за *доказанную* небрежность (Amer. Law Register. 1884 г. 788).—Впрочемъ, изъ правилъ, опублик. въ Собр. Узак. 1891 г., № 132, можно сдѣлать и тотъ выводъ, что отвѣтственнымъ лицомъ у насъ является русское агентство „международнаго общества“.

²⁾ Впрочемъ, рѣшеніе Сената имѣетъ въ виду т.-н. „несчастный случай“ (кладь сгорѣла отъ пожара). Едва-ли Сенатъ рѣшилъ бы дѣло въ томъ же смыслѣ, если бы кладь оказалась, напр., похищеною.—Съ распространеніемъ страховой отвѣтственности на ручную кладь мы встрѣчаемся, впрочемъ, и въ судебной практикѣ *англійской* (The Law Magazine 1890, стр. 132; Hodges, стр. 571; contra-Browne 291) и *американской* (Stimson, стр. 512; contra-American Law Review 1886 г. стр. 929). Точно такъ же во *французской* юриспруденціи Sourdat (Responsabilité, 1887, II, 217) считаетъ дорогу отвѣтственною помимо регистраціи багажа, ссылаясь на правило „*tamen ipso quod in nave missae sunt, receptae videntur*“. По *швейцарскому* закону 1875 г. (ст. 140) за ручную кладь дорога отвѣчаетъ только при доказанной винѣ; если же вредъ ручной клади нанесенъ *одновременно съ увѣщемъ пассажиру*, то дорога отвѣчаетъ по правиламъ объ увѣчьи.—При обсужденіи проекта нашего Общаго Устава, по вопросу объ отвѣтственности дорогъ за ручную кладь, какъ и по многимъ другимъ вопросамъ, высказаны были крайнія мнѣнія. Одни требовали строгой отвѣтственности, особенно, напр., тогда, когда поѣздъ, маневрируя,

§ 54. Перевозка багажа.

По перевозкѣ багажа желѣзная дорога вступаетъ въ договорныя отношенія съ пассажиромъ. Она принимаетъ отъ него багажъ въ свое вѣдѣніе и выдаетъ ему въ томъ особую квитанцію; за перевозку багажа она получаетъ вознагражденіе, которое считается включенною въ плату за проѣздъ пассажира, если вѣсъ багажа не выше пуда ¹⁾. Если же вѣсъ болѣе пуда, то дорога за перевозку багажа получаетъ особую плату. Хотя, такимъ образомъ, договоръ о перевозкѣ багажа и представляетъ собою какъ бы особый видъ договора о перевозкѣ грузовъ, но, тѣмъ не менѣе, юридическія отношенія по обоимъ договорамъ во многомъ отличаются другъ отъ друга. Различіе, прежде всего, въ *документахъ*: грузъ сопровождается накладною, а багажъ слѣдуетъ безъ накладной. *Обязанности* дорогъ по договору о перевозкѣ во многомъ иныя, чѣмъ по договору о перевозкѣ груза. Такъ, въ отношеніи *времени* перевозки къ багажу не примѣняются стг. 51—53 Общ. Уст., т.-е. постановленія объ очередяхъ и о срокахъ доставки. За *сохранность* багажа дорога отвѣчаетъ *съ другомъ размѣръ*, чѣмъ за сохранность грузовъ (ст. 97 Общ. Уст.). Что касается *правъ* желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ багажа, то и они во многомъ иныя, чѣмъ по перевозкѣ грузовъ. Такъ, юридическія отношенія, возникающія изъ перевода платежей на получателя, изъ залоговаго права на товаръ и т. п., свойственны исключительно грузовому движенію, точно такъ же, какъ только одному ему свойственны большинство тѣхъ отношеній, которыя выше названы „осложненіями“ договора перевозки (гл. VI).

Въ виду этого, и въ условіяхъ перевозки, издаваемыхъ желѣзными дорогами, постановленія о перевозкѣ багажа излагаются всегда не въ той части, которая касается перевозки грузовъ, а въ той, которая касается перевозки пассажировъ. Слѣдовательно, примѣнять къ багажу общія постановленія о перевозкѣ грузовъ — по тѣмъ вопросамъ, по которымъ не имѣется специальныхъ правилъ о багажѣ, — мы можемъ лишь въ томъ случаѣ, если подобное примѣненіе не противорѣчитъ спеціальному характеру данной нормы и общему характеру законодательства о перевозкѣ багажа, которое представляетъ какъ бы самостоятельное цѣлое ²⁾.

долженъ отойти съ вещами пассажира отъ станціи. Дороги, съ своей стороны, отвергли всякую обязанность „содѣйствія“ съ ихъ стороны къ охранѣ владѣн (Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 223).

¹⁾ Въ законѣ сказано, что багажъ въ количествѣ не болѣе одного пуда перевозится *бесплатно*; это значитъ, что онъ считается уже оплаченнымъ той суммою, которая заплачена пассажиромъ за проѣздъ.

²⁾ По швейцарскому закону 1875 г. (ст. 51) на багажъ должны распространяться всѣ постановленія объ отвѣтственности по перевозкѣ грузовъ, за

Правила о перевозкѣ багажа будутъ здѣсь изложены въ той же системѣ, въ какой выше изложены постановленія о перевозкѣ грузовъ, т.-е., въ настоящемъ параграфѣ излагаются лишь юридическія отношенія, *возникающія изъ договора* о перевозкѣ багажа. Всѣ же другія нормы, касающіяся перевозки багажа, выдѣлены въ восьмую главу настоящей книги.

Договоръ о перевозкѣ багажа *удостоверяется* въ силу ст. 36 Общ. Уст. особою *багажною квитанціею*, выдаваемою тому лицу, отъ котораго багажъ принятъ. Въ квитанціи обозначаются: „1) нумера пассажирскихъ билетовъ; 2) число мѣстъ багажа; 3) его вѣсъ, какъ дѣйствительный, такъ и подлежащій оплатѣ (ст. 33); 4) цѣнность багажа, если она будетъ объявлена пассажиромъ при сдачѣ онаго (ст. 34), и 5) провозная багажная плата ¹⁾“. Багажная квитанція, какъ и накладная и дубликатъ, только служитъ *доказательствомъ* договора о перевозкѣ багажа, но существованіе и условія этого договора могутъ быть доказываемы *и другими способами* ²⁾. Тѣмъ

слѣдующими лишь изъятіями: 1) вознагражденіе за утрату и порчу багажа исчисляется въ размѣрѣ 15 франковъ съ килограмма; 2) вознагражденіе можетъ быть потребовано немедленно по обнаруженіи недостачи багажа. Нѣмецкая практика также распространяетъ на багажъ общія постановленія о перевозкѣ грузовъ, если о немъ не вмѣстѣ особыхъ правилъ (Eger, III, 405). По „регламенту“ (§ 34) на багажъ въ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ, распространяются правила объ отвѣтственности за сохранность грузовъ, насколько постановленія эти примѣнимы къ перевозкѣ багажа; къ числу исключительныхъ постановленій „регламента“, имѣющихъ примѣненіе только къ багажу, относится правило о *неотвѣтственности дорогъ за пропажу вещей, неостребованныхъ въ теченіе восьми дней со времени прибытія поезда* (о требованіи, которое заявляетъ пассажиръ, дѣлается отгѣтка на багажной квитанціи).—Существовавшія прежде въ „регламентѣ“, какъ и въ нашемъ Общемъ Уставѣ, *предѣльныя нормы вознагражденія* за багажъ въ новомъ изданіи „регламента“ устранены въ видахъ согласованія его съ Бернскою Конвенціею.

¹⁾ Мин. Путей Сообщенія предписано, сверхъ того, въ багажной квитанціи означать классъ пассажирскихъ билетовъ, а общій итогъ *объявленной цѣнности* показывать прописью. Пассажиры, при сдачѣ своего багажа, обязаны предъявлять свои билеты, на которыхъ станціею отправленія отбивается слово „багажъ“, въ удостовѣреніе того, что установленная ст. 33 Общ. Уст. скидка по вѣсу багажа произведена. При переимѣнѣ пассажиромъ на станціи отправленія взятаго имъ билета на билетъ высшаго класса, на оборотѣ вновь выдаваемого билета дѣлается надпись о багажѣ, сданномъ и засчитанномъ по первому билету (Собр. Узак. 1886 г. № 59).

²⁾ Въ рѣш. 1875 г. № 484 по д. Гулевой Сенатъ призналъ возможнымъ допущеніе *свидѣтельскихъ показаній* въ разъясненіе вопроса о родѣ и количествѣ отправленныхъ багажемъ вещей.— По *проекту XXIII Общ. Сѣзда* „пассажиръ обязанъ, при самомъ полученіи багажной квитанціи, проверить правильность ея изложенія и внесенныхъ въ нее указаній. Въ случаѣ какой-либо ошибки въ багажной квитанціи пассажиръ обязанъ потребовать ея исправ-

не менѣе, покуда не будетъ доказано противное, *невыдача багажной квитанціи служитъ доказательствомъ того, что договоръ о перевозкѣ багажа не былъ заключенъ (или еще не былъ заключенъ)*. Соответственно съ этимъ мы находимъ оговорки въ „условіяхъ перевозки“ о томъ, что *багажъ, принятый на полустанкѣ безъ выдачи багажной квитанціи, не считается на ответственности желѣзной дороги* ¹⁾.

Изъ сопоставленія стт. 36 и 57 Общ. Уст. видна вся разница между содержаніемъ багажной квитанціи и дубликата накладной. Въ квитанціи нѣтъ надобности обозначать имя получателя, ибо она всегда выдается на предъявителя;—нѣтъ надобности обозначать наименованіе груза, такъ какъ ни вознагражденіе, ни провозная плата отъ наименованія вещей не зависятъ ²⁾;—не нужно обозначать избранной скорости, сопровождающихъ багажъ документовъ, путевыхъ издержекъ, наложеннаго платежа и пути слѣдованія багажа. Ст. 36 Общ. Уст., однако, не полна: слѣдуетъ прибавить, что въ багажной квитанціи означаются станціи отправленія и назначенія ³⁾ и время выдачи квитанціи, такъ какъ безъ этого квитанція не могла бы служить полнымъ доказательствомъ.

Багажная квитанція, какъ доказательство договора о перевозкѣ багажа, какъ сказано выше, можетъ быть опровергаема и дополняема другими доказательствами. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что, не взирая на выдачу багажной квитанціи, дорога не лишена права доказывать, что предметъ, къ которому квитанція относится, *вовсе не подлежалъ перевозкѣ въ качествѣ пассажирскаго багажа*, что она была введена въ заблужденіе упаковкою и что, поѣтому, все перевезенное количество багажа подлежитъ оплатѣ.

Въ силу ст. 31 Общ. Уст. „*подъ пассажирскимъ багажемъ разумѣется кладъ пассажира*, отправляемая за опредѣленную тари-

ленія, не отходя отъ кассы“. Это правило *отвергнуто* Совѣтомъ по ж.-д. дѣламъ. Журналы 1886 г. стр. 105.

¹⁾ Въ § 32 вѣм. „регламента“, кромѣ того, оговорено, что багажъ, принятый безъ выдачи багажной квитанціи по случаю поздней явки пассажира, считается принятымъ въ перевозкѣ (zum Transport aufgegeben) только по выдачѣ квитанціи. То же относится и въ случаямъ принятія багажа на полустанкахъ безъ выдачи багажной квитанціи.—Во всѣхъ этихъ случаяхъ дорога отвѣчаетъ за багажъ лишь при доказанной винѣ ея агентовъ (§ 34 „регламента“).

²⁾ См., однако, сказанное ниже о *грузахъ*, отправляемыхъ съ пассажирскими поѣздами.

³⁾ Станціи эти могутъ быть и не тѣ, на проѣздъ между которыми выданъ билетъ, ибо пассажиру разрѣшается сдать мѣсто въ багажъ въ пути и не до конечной станціи. (Собр. Узак. 1893 г. № 59).

Фомъ плату въ багажномъ вагонѣ того же поѣзда, въ которомъ слѣдуетъ пассажиръ". Подъ кладью пассажира нельзя разумѣть такихъ вещей, которыя перевозятся не съ цѣлью личнаго потребленія или пользованія, а съ цѣлью торговою, напр., для продажи ¹⁾). Иначе, всякій могъ бы отправлять товаръ подъ видомъ пассажирскаго багажа, пользуясь для этого собственнымъ пассажирскимъ билетомъ и билетами знакомыхъ пассажировъ (что и практиковалось на нѣкоторыхъ нашихъ дорогахъ) ²⁾).

Въ ст. 31 Общ. Уст., далѣе, указано, что перевозкѣ въ качествѣ багажа подлежатъ лишь предметы въ *извѣстной упаковке* (чемоданы, мѣшки etc.), но это правило важно лишь для разрѣшенія вопроса объ обязательности приѣма даннаго груза къ перевозкѣ въ видѣ багажа (см. гл. VIII). Изъ этого правила нельзя выводить, что, при всякой другой упаковкѣ, багажъ не считается пассажирскимъ. *Дорога всегда воляна принять какой угодно предметъ въ качествѣ пассажирскаго багажа и выдать на него багажную квитанцію; если она, не взирая на замѣченныя ею свойства упаковки, принимаетъ данный предметъ къ перевозкѣ въ качествѣ пассажирскаго багажа, то послѣ этого къ нему примѣняются всѣ постановленія о такомъ багажѣ ³⁾*). Это прямо подтверждено въ ст. 31 Общ. Уст., которая предоставляетъ

¹⁾ Въ случаѣ спора о цѣли, ради которой предметъ перевозится, вопросъ этотъ долженъ быть рѣшенъ судомъ въ зависимости, между прочимъ, отъ имущественнаго положенія пассажира, сословія, къ которому онъ принадлежитъ, цѣли поѣздки и т. д. (ср. франц. касс. у Féraud-Giraud, III, 285).— Если окажется, что подъ видомъ пассажирскаго багажа перевозился товаръ, то отсюда единственное послѣдствіе — приплата по тарифу за провозъ. *Нельзя* идти далѣе и отвергать въ этомъ случаѣ самое существованіе договора о перевозкѣ багажа, какъ это признается иногда въ практикѣ англійской (Hodges 571, Browne, 291—2) и амеріканской (American Law Review, 1885 г., стр. 961 и др.; contra—American Law Register, 1884 г., стр. 544); см. въ томъ же смыслѣ выводы французской практики у Féraud-Giraud, III, 377; contra—см. Eger, III, 406. Подобный выводъ противорѣчилъ бы существующему у насъ порядку, въ силу котораго дорога во всякомъ случаѣ *обязана* принимать грузы къ отправкѣ съ пассажирскими поѣздами по требованію отправителей (см. ниже). Слѣдуетъ, лишь, оговорить, что за товаръ, сданный подъ видомъ пассажирскаго багажа, дорога отвѣчаетъ по общимъ правиламъ, установленнымъ для грузовъ, отправляемыхъ съ пассажирскими поѣздами.

²⁾ См., напр., Протоколы 81-го Съѣзда III группы, § 36.

³⁾ Изъ того, что къ багажу законъ относитъ предметы *упакованные*, нѣкоторые заключаютъ, что багажемъ не слѣдуетъ считать домашнихъ животныхъ (собакъ, кошекъ и пр.), сдаваемыхъ пассажиромъ „въ багажъ“ (заключеніе гг. юрисконсультовъ дорогъ 3-й группы въ Протоколахъ 88-го съѣзда этой группы). По мотивамъ, изложеннымъ въ текстѣ, съ этимъ мнѣніемъ согласиться нельзя; отвѣтственность по перевозкѣ этихъ животныхъ должна, такимъ образомъ, опредѣляться по правиламъ о багажѣ, а не о грузахъ.

вопросъ о принятіи къ перевозкѣ въ видѣ багажа „громоздкихъ предметовъ, упакованныхъ на подобіе товаровъ“ — на усмотрѣніе начальника станціи.

Наоборотъ, иное значеніе имѣетъ ст. 32 Общ. Уст., въ которой „запрещается перевозить въ видѣ багажа вещества огнеопасныя или могущія причинить вредъ багажу другихъ пассажировъ или желѣзной дорогѣ“. Если это будетъ сдѣлано безъ вѣдома агентовъ дороги, то договоръ о перевозкѣ багажа несомнѣнно долженъ считаться недѣйствительнымъ (arg. ст. 105 Общ. Уст.). Но даже и въ томъ случаѣ, когда это сдѣлано по соглашенію агента дороги съ пассажиромъ, подобное соглашеніе едва ли имѣетъ силу (ср. стр. 438).

Во избѣжаніе подобныхъ нарушеній ст. 35 Общ. Уст. даетъ дорогѣ право на осмотръ багажа, „если существуетъ основаніе подозрѣвать, что въ немъ находятся небезопасныя и воспрещенныя къ перевозкѣ въ багажномъ вагонѣ предметы“.

Особыя правила заданы для т. н., „нулевого“ багажа (Expressgut) т.-е., для *грузовъ*, принимаемыхъ къ перевозкѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, безъ предъявленія пассажирскихъ билетовъ (Собр. Узак. 1895 г. № 88). Ст. 31 Общ. Уст., опредѣляющая, какія именно вещи могутъ быть разсматриваемы, какъ багажъ, въ данномъ случаѣ не примѣняется, но ст. 32 (см. выше) и здѣсь имѣетъ примѣненіе. Вознагражденіе за утрату такого груза опредѣляется по стт. 37 и 97, какъ за пропавшій багажъ пассажира III класса¹⁾ (см. ниже), причемъ 48 часовой срокъ, по истеченіи коего грузъ можетъ считаться утраченнымъ, исчисляется со времени, *назначеннаго для прибытія* поѣзда, съ которымъ грузъ этотъ *долженъ былъ слѣдовать*. Въ случаѣ уклоненія получателя отъ своевременнаго принятія подобнаго груза, онъ разсматривается, какъ невостребованный багажъ (стт. 39 и 40 Общ. Уст.). Принявъ подобный грузъ, дорога обязуется перевезти его съ ближайшимъ изъ пассажирскихъ поѣздовъ, назначенныхъ для сего распоряженіемъ Мин. Путей Сообщенія, а если вслѣдствіе накопленія подобныхъ грузовъ это окажется невозможнымъ, то съ слѣдующимъ поѣздомъ²⁾.—Отъ грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ

¹⁾ О спорахъ, возникшихъ на практикѣ при примѣненіи этой таксы къ „нулевому“ багажу, см. ниже.

²⁾ Свидки съ вѣса тутъ не полагается, ибо для этого нѣтъ необходимаго условія—предъявленія пассажирскаго билета (ср. прежнюю редакцію правилъ въ Собр. Узак. 1893 г. № 59).—Мотивы къ правиламъ см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. д. 1893 г., стр. 23 (между прочимъ объ отношеніи этихъ правилъ къ разъясненію Прав. Сената по вопросу о примѣненіи тарифовъ большой скорости—рѣш. 1889 г. № 105 по д. Протасова, см. выше, стр. 248).

по багажнымъ *квитанціямъ* слѣдуетъ отличать грузы, перевозимые въ тѣхъ же поѣздахъ по *накладнымъ* (Собр. Узак. 1896 г. № 109). Накладная должна быть предъявлена не позже, какъ за два часа до отхода того поѣзда, съ которымъ отправитель желаетъ отправить грузъ. На такой грузъ выдается обыкновенный дубликатъ съ означеніемъ въ немъ лишь того, что грузъ подлежитъ перевозкѣ въ пассажирскомъ или товаро-пассажирскомъ поѣздѣ за такимъ то №. За цѣлость такихъ грузовъ дороги отвѣчаютъ по общимъ правиламъ о *грузахъ*, а не о багажѣ.—По нѣмецкому регламенту *Expressgut* принимается или при особомъ документѣ (т. н. „*Beförderungsschein*“), сопровождающемъ грузъ, или подъ обыкновенную багажную квитанцію (*Geräckschein*), которая по желанію отправителя также можетъ сопровождать грузъ (§ 40). Въ обоихъ случаяхъ примѣняются правила о перевозкѣ *багажа*, если въ тарифахъ не оговорено противное (§ 41).

Лицомъ, имѣющимъ право предъявлять къ желѣзной дорогѣ требованія, вытекающія изъ договора о перевозкѣ багажа, считается держатель багажной квитанціи; это можно заключить изъ ст. 37 Общ. Уст., въ которой сказано, что багажъ выдается предъявителю багажной квитанціи ¹⁾. Здѣсь не можетъ быть тѣхъ сложныхъ вопросовъ объ активной легитимациі сторонъ, которые, какъ мы видѣли, возникаютъ изъ договора о перевозкѣ груза (см. § 10). Не можетъ быть этихъ вопросовъ потому, что здѣсь нѣтъ отправителя и получателя, а есть (по общему правилу) лишь пассажиръ, который везетъ вещи съ собою и для себя.

Имѣя, дагѣ, въ виду, что багажная квитанція, хотя она для удобства публики и выдается на предъявителя, по общему правилу *не предназначена для циркуляціи изъ рукъ въ руки* и не можетъ считаться настоящей бумагою (обязательствомъ) на предъявителя (какъ не могутъ считаться подобными бумагами театральные билеты, жетоны о принятіи платья на храненіе и т. п. и, наконецъ, пассажирскіе билеты—см. выше)—слѣдуетъ прійти къ заключенію, что обязательство желѣзной дороги въ отношеніи принятаго ею багажа, не опредѣляется *исключительно* содержаніемъ багажной квитанціи даже въ томъ случаѣ, когда квитанція перешла въ руки *третью лицу* (ср. сказанное выше, § 12 о дубликатѣ накладной и Eger, III, 412).

„Въ случаѣ *утраты багажной квитанціи* багажъ выдается пассажиру только по представленіи имъ доказательствъ принадлежности

¹⁾ Въ § 33 нѣмецкаго „регламента“ добавлено, что дорога не обязана удостоверяться въ личности держателя квитанціи, такъ что, если багажъ выданъ лицу, укравшему квитанцію и т. п., то дорога за это не отвѣчаетъ (Eger, III, 412).

ему онаго. При этомъ отъ получателя отбирается росписка, въ которой обозначаются всѣ признаки принятыхъ имъ багажныхъ мѣстъ, а также его званіе, имя, отчество, фамилія и мѣстожителство" (ст. 38 Общ. Уст.). Здѣсь не предусмтрѣнъ случай, когда багажная квитанція потеряна не первоначальнымъ ея держателемъ, т.-е, пассажиромъ, а другимъ держателемъ, и когда лицо, утратившее квитанцію, заявляетъ претензію не о выдачѣ багажа, а о вознагражденіи за утраченный или испорченный багажъ. По аналогіи съ правилами о послѣдствіяхъ утраты *дубликата* (см. выше § 11) слѣдуетъ признать, что право на *вознагражденіе* принадлежитъ тому, кто докажетъ право на получение *самаго багажа*. *Публикаціи* объ утратѣ квитанціи законъ (ст. 38 Общ. Уст.) не требуетъ; объ извѣщеніи отправителя и получателя, которое требуется при заявленіяхъ объ утратѣ дубликата, здѣсь не можетъ быть рѣчи; въ остальномъ же вопросы, возникающіе при потерѣ квитанціи, имѣютъ сходство съ вопросами, возникающими при потерѣ дубликата, вслѣдствіе чего изложенныя выше правила 3 мая 1894 года могутъ быть приняты во вниманіе при разрѣшеніи этихъ вопросовъ.

То, чтó сказано въ ст. 78 Общ. Уст. о правѣ распоряженія грузомъ, т.-е., о правѣ грузохозяина на *измѣненіе* нѣкоторыхъ условій первоначальнаго договора перевозки, а именно станціи назначенія и личности получателя, для перевозки багажа не имѣетъ практическаго значенія, почему мы и не находимъ здѣсь соотвѣствующихъ правилъ ¹⁾. Пассажиръ везетъ багажъ для себя и туда, куда онъ ѣдетъ; оттого ему и нѣтъ надобности дѣлать тѣхъ распоряженій, какія приходится дѣлать отправителю. Единственный случай, имѣющій практическое значеніе, это случай, когда пассажиру по какой-либо причинѣ можетъ понадобиться багажъ *въ пути*. По условіямъ перевозки нашихъ дорогъ пассажиръ имѣетъ право потребовать выдачи багажа въ пути, и, если послѣ этого онъ снова передастъ багажъ желѣзной дорогѣ, то условія перевозки избавляютъ его отъ обязанности вторично уплатить провозныя багажныя деньги ²⁾.

¹⁾ Ст. 78, однако, подлежитъ примѣненію по аналогіи къ т. н. „нулевому багажу“, т.-е. къ товарамъ, перевозимымъ по багажнымъ квитанціямъ въ пассажирскихъ поѣздахъ. При выдачѣ подобнаго груза въ пути плата за остальную часть пути подлежитъ возврату (ср. рѣш. Сената 1894 г. № 8 по д. общ. „Кавказъ и Меркурій“).

²⁾ По § 12 правилъ о пассажирскихъ билетахъ (Собр. Уз. 1894 г. № 192) пассажиръ, желающій взять временно свой багажъ въ пути, долженъ заявить о томъ на станціи отправленія или узловой (заявленія, сдѣланныя въ другихъ пунктахъ, исполняются лишь по мѣрѣ возможности). Если пассажиръ беретъ весь багажъ, то у него отбирается квитанція (въ чемъ ему выдается росписка); если же онъ беретъ лишь нѣсколько отдѣльныхъ мѣстъ изъ своего ба-

Переходя къ *обязанностямъ желѣзныхъ дорогъ по договору о перевозкѣ багажа*, слѣдуетъ начать съ обязанностей въ отношеніи *времени* перевозки. Постановленія объ очередяхъ отправки къ багажу, какъ уже сказано, не примѣняются. *Начать* перевозку багажа дорога обязана тогда же, когда она обязана начать перевозку пассажира, т.-е. она обязана отправить багажъ съ ближайшимъ поѣздомъ, въ которомъ подлежитъ отправкѣ пассажиръ данного класса, если только багажъ предъявленъ пассажиромъ въ срокъ, указанный въ ст. 17, т.-е. до прекращенія приѣма багажа; если багажъ предъявленъ позже, то дорога вправе его не принять. Если багажъ съ этимъ поѣздомъ отправленъ не будетъ, то это считается виною дороги, за послѣдствія которой она отвѣчаетъ. Дорога, однако, какъ и при перевозкѣ пассажировъ, не отвѣчаетъ за *замедленіе въ отходѣ самого поѣзда*. Все, что пассажиръ вправе сдѣлать при значительномъ замедленіи, это *отказаться отъ поѣздки* и потребовать багажъ и уплоченныя за перевозку его деньги обратно (см. выше, § 52). Ст. 94 Общ. Уст. признаетъ за нимъ это право при перерывѣ прямого сообщенія вслѣдствіе запозданія поѣзда на узловую станцію; въ этомъ случаѣ пассажиръ, вернувшійся на станцію отправленія съ слѣдующимъ обратнымъ поѣздомъ, можетъ провезти съ собою багажъ бесплатно; если же перерывъ влечетъ за собою потерю силы билета прямого сообщенія, то пассажиру вмѣстѣ съ платою за поѣздъ возвращается и взысканная плата за перевозку багажа. Какъ уже сказано, однако, ст. 94 не исчерпываетъ всѣхъ послѣдствій замедленія въ движеніи поѣздовъ въ отношеніи возврата провозной платы ¹⁾.

Сроки доставки грузовъ къ багажу, разумѣется, не примѣняются. Багажъ долженъ быть доставленъ на мѣсто назначенія во время, означенное въ *рописаніи пассажирскихъ поѣздовъ*, но въ силу ст. 94 „желѣзная дорога не отвѣтствуетъ предъ пассажирами за про-

гажа, то на квитанціи дѣлается отмѣтка о числѣ мѣстъ, имъ взятыхъ, и о вѣсѣ ихъ. Сдавая, затѣмъ, багажъ вторично на желѣзную дорогу, пассажиръ не обязанъ вновь платить за то количество багажа, которое уже разъ было оплачено; только за оказавшійся *излишекъ* вѣса причитается добавочная плата. Выдача багажа производится, впрочемъ, только на тѣхъ станціяхъ, гдѣ поѣздъ останавливается двѣ или болѣе минутъ. — При выдачѣ багажа (или хотя бы части багажа) въ пути, *объявленіе стоимости*, сдѣланное на станціи отправленія, теряетъ свою силу (Собр. Узак. 1886 г. № 60, 1887 г. № 45).

¹⁾ *Товаръ*, принимаемый въ видѣ багажа, желѣзная дорога обязана *отправить* съ ближайшимъ изъ назначенныхъ для перевозки такого багажа Министерствомъ Путей Сообщ. поѣздомъ, а если такихъ товаровъ накопилось слишкомъ много, то—съ слѣдующимъ послѣ ближайшаго. (Собр. Узак. 1895 г. № 88). Ст. 94 Общ. Уст. здѣсь не можетъ подлежать примѣненію, такъ какъ это специальный законъ, относящійся къ пассажирамъ и изъ багажу.

срочку времени отхода или прибытія поѣздовъ⁴. Такимъ образомъ, если багажъ не будетъ доставленъ на станцію назначенія одновременно съ пассажиромъ, то это считается виною дороги; если же онъ будетъ задержанъ въ пути вмѣстѣ съ пассажиромъ, то это виною не считается¹). Дорога не обязана платить пассажиру какое-либо опредѣленное вознагражденіе (штрафъ) специально за просрочку багажа. По прежнимъ условіямъ перевозки нашихъ дорогъ онъ, какъ и нѣмецкія дороги, платили опредѣленное вознагражденіе и за просрочку багажа²); Уставъ этого вознагражденія не знаетъ, но за то въ силу ст. 37 Общ. Уст. багажъ, опоздавшій на 48 часовъ, уже считается утраченнымъ. Не взирая, однако, на отсутствіе специального правила о нормѣ вознагражденія, слѣдуетъ признать, что дорога отвѣчаетъ вообще за убытки отъ просрочки въ доставкѣ багажа, не произошедшей отъ опозданія поѣзда³).

Обязанность желѣзныхъ дорогъ по сохраненію багажа въ цѣлости опредѣлена въ ст. 96 Общ. Уст. „Желѣзная дорога отвечаетъ за утрату или порчу принятаго къ перевозкѣ багажа⁴),

¹) Эта часть ст. 94 также не имѣетъ примѣненія къ „нулевому багажу“. Въ силу § 5 правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ съ пассажирскими поѣздами, 48 часовая срокъ, по истеченіи коего такой грузъ можетъ считаться утраченнымъ, исчисляется со времени, назначеннаго для прибытія поѣзда, съ которымъ грузъ этотъ долженъ былъ съдвигать (Собр. Узак. 1896 г. № 88).

²) См. также Труды Общ. Сѣзда 1881 г. (проектъ штрафа въ 25 руб. за несвоевременную выдачу багажа—стр. 230—2).

³) Напр., пассажиръ можетъ быть вынужденъ остановиться въ пути изъ за того, что багажъ его опоздалъ на ту станцію, гдѣ пассажиръ долженъ былъ запастись новымъ билетомъ и вновь сдать багажъ. Расходы на остановку (на гостиницу и т. п.) дорога и обязана возмѣтить. Но, такъ какъ тутъ рѣчь можетъ идти и о нѣсколькихъ часахъ, то важно обратить вниманіе на то, что дорога отвѣчаетъ лишь за невыдачу багажа въ установленные для этого часы (см. разъясненіе Австрійскаго Высшаго Суда у Eger, III. 416). Отвѣтственность за убытки, причиненные опозданіемъ багажа, признаетъ также и французская практика — за исключеніемъ такихъ убытковъ, которыхъ желѣзная дорога, не будучи предупреждена о содержаніи багажа и о цѣлѣ поѣздки, предусмотрѣть не могла (Féraud-Giraud, III, 366). Если же убытки могли быть предусмотрѣны, то дорога можетъ отвѣчать за нихъ даже въ суммѣ, превосходящей самую стоимость багажа (см. многочисленныя рѣшенія объ отвѣтственности за опозданіе ящиковъ съ образцами товаровъ, *ibid.* стр. 369). Къ винѣ дороги французская практика относитъ, между прочимъ, опозданіе багажа, произошедшее отъ того, что станція управленія распорядилась въ отсутствіи пассажира, ушедшаго за покушкою билета, отправить его багажъ не туда, куда слѣдовало (*ibid.* стр. 367).

⁴) Если багажъ еще не принять къ перевозкѣ, а принять лишь на храненіе впродъ до перевозки, то отвѣтственность за такой багажъ можетъ опредѣляться не по стт. 96 и 97 Общ. Уст., а по общимъ законамъ (ср. ст.

если не докажется, что они произошли от непреодолимой силы, от свойства самого багажа или по вине самих пассажиров". Принципъ ответственности (т.-е., понятие о непреодолимой силѣ) здѣсь тотъ же, что и по договору о перевозкѣ груза. Въ числѣ причинъ, освобождающихъ отъ ответственности за багажъ, не упомянуто о недостаткахъ упаковки ¹⁾, но ихъ можно приравнять къ „винѣ пассажира“, причемъ, однако, и тутъ необходимо исключить явные недостатки упаковки, не оговоренные въ багажной квитанціи или въ особомъ протоколѣ ²⁾. Если дорога принимаетъ багажъ съ такими явными недостатками, то она принимаетъ ихъ на свой рискъ. Къ „винѣ пассажировъ“ слѣдуетъ, между прочимъ, отнести такой фактъ, какъ *неуничтоженные старые ярлыки* на упаковкѣ, повлекшіе за собою засылку багажа въ другое мѣсто ³⁾. Фактически сами дороги заботятся объ устраненіи ошибокъ отъ этой причины, но, тѣмъ не менѣе, забота объ этомъ, какъ и вообще объ упаковкѣ, de jure лежитъ на самомъ пассажирѣ (какъ это и оговорено въ § 31 нѣмецкаго регламента) ⁴⁾.

98 Общ. Уст.), что и подтверждено Сенатомъ (отд. рѣш. 1 мая 1897 г. по д. Божковскаго съ Юго-Зап. ж. д. № 31—96 г.); Сенатъ, впрочемъ, имѣлъ въ виду случай, когда багажъ былъ принятъ служащимъ на храненіе впредь до отправки безъ выдачи какой бы то ни было квитанціи. Въ примѣненіи къ этому случаю рѣшеніе Сената едва ли правильно, такъ какъ носильщикъ, принимающій багажъ на храненіе за плату по соглашенію съ пассажиромъ, дѣйствуетъ не въ качествѣ агента желѣзной дороги, а въ качествѣ самостоятельнаго хранителя, взявшаго храненіе на себя лично (ср. § 37 нѣмецкаго регламента и ст. Соегтапп'а въ Eis. Entscheid, 1896, 166). Дорога можетъ отвѣчать въ этомъ случаѣ лишь за доказанную вину (неосторожный выборъ служащихъ, дурной за ними надзоръ и пр.), но не по ст. 5-ой Общ. Уст. (см. ниже о порученіи носильщику *получить* багажъ). Другого мнѣнія французскій кассационный судъ, примѣняющій здѣсь ст. 1783 Гражд. Кодекса (Lyon-Caën, 472). Наоборотъ, нѣмецкій „регламентъ“ (§ 37) прямо отвергаетъ ответственность дорогъ въ этомъ случаѣ.

¹⁾ Въ Проектѣ (ст. 171), впрочемъ, упоминается и о „дурной укладкѣ“.

²⁾ Согласно постановленію Мин. Пут. Сообщенія, степень удовлетворительности упаковки багажа, въ случаѣ спора, опредѣляется чинами жандармской желѣзнодорожной полиціи. Багажъ, упаковка котораго признана неудовлетворительною, принимается къ перевозкѣ только въ томъ случаѣ, если пассажиръ исправитъ его упаковку или же подастъ письменное заявленіе съ указаніемъ состоянія упаковки (Собр. Узак. 1896 г. № 59; см. пренія по этому предмету въ Журн. Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1896 г. стр. 104).

³⁾ См. по этому спорному вопросу Schott, 520.

⁴⁾ Старые ярлыки, которыхъ не легко замѣтить при слѣпыхъ манипуляціяхъ съ багажемъ, могутъ быть отнесены къ *незамѣтнымъ* недостаткамъ упаковки. По этой собственно причинѣ дорога не должна отвѣчать за производимую отъ этого *пропажу* багажа (стг. 65 и 104 Общ. Уст.). Впрочемъ, старые ярлыки могутъ быть разсматриваемы еще, какъ *документы*, за послѣдствія

Перечень стт. 104—106 Общ. Уст. къ багажу не применяется. Такимъ образомъ, *onus probandi* всегда лежитъ на желѣзной дорогѣ, хотя бы утрата или порча подвергся багажъ въ дурной упаковкѣ или багажъ, подверженный порчѣ, нормальной усыпкѣ, утечкѣ или раструскѣ по самому своему свойству.

Отвѣтственность за багажъ по договору перевозки, установленная въ ст. 96 Общ. Уст., *начинается* съ момента заключенія договора, который обыкновенно совпадаетъ съ выдачею багажной квитанціи ¹⁾, и прекращается лишь съ выдачею самого багажа. Промедленіе со стороны пассажира въ приемъ багажа само по себѣ по нашему закону не уменьшаетъ отвѣтственности желѣзной дороги; развѣ—если она докажетъ, что вредъ произошелъ именно отъ этого промедленія, т.-е., отъ вины пассажира. Это несомнѣнный недостатокъ нашего закона, такъ какъ несправедливо давать пассажиру право на превращеніе дороги въ складочное мѣсто для своихъ вещей, за которыя дорога въ силу ст. 97 Общ. Уст. должна нести отвѣтственность до размѣра 120 р. за пудъ ²⁾.

Выданнымъ пассажиру багажъ считается и тогда, когда онъ выданъ носильщику (артельщику), посланному за полученіемъ его. Носильщикъ въ этомъ случаѣ дѣйствуетъ по порученію пассажира и является какъ бы *его агентомъ*. Отсюда слѣдуетъ, что если носильщикъ, получивъ багажъ, скроется съ нимъ или же его утратить или испортитъ, то пассажиръ можетъ искать съ артели; съ желѣзной же дороги онъ можетъ искать не на основаніи стт. 5 и 96 Общ. Уст., а только тогда, когда онъ докажетъ, что дорога именно виновата въ этомъ происшествіи (напр., что она не наблюдаетъ за артелью ³⁾).

неточности вѣснхъ отвѣчаетъ пассажиръ-отправитель (ст. 59 и 66 Общ. Уст.; см. споры по этому вопросу у Eger'a, III, 407).

¹⁾ О случаяхъ приема багажа на полустанкахъ—безъ выдачи багажныхъ квитанцій см. выше, стр. 470.—По мнѣнію Schott'a (стр. 520) дорога до выдачи багажной квитанціи отвѣчаетъ лишь *ex locato*, а не *ex recepto*. О багажѣ, принятомъ на храненіе носильщикомъ и т. п., см. выше рѣшеніе Сената.

²⁾ По правиламъ нѣмецкихъ дорогъ пассажиръ, не потребовавшій своего багажа въ теченіи 8 дней со времени прибытія его на мѣсто назначенія, теряетъ право на вознагражденіе за утрату (§ 34 регламента).—Въ Австріи дороги освобождены Министромъ отъ отвѣтственности за багажъ, адресованный *на полустанки*, если онъ не принять *немедленно*; законность этого распоряженія, однако, оспаривается.

³⁾ Этотъ выводъ принять „регламентомъ“ (§ 37), нѣмецкими юристами (Eger III, 412, 419; Schott, 522) и англійскою практикою (The Law Magazine 1884 г. стр. 111; см. тамъ же, 1886 г. стр. 57, и у Browne, 293—рѣшенія, въ которыхъ признано, что дорога не отвѣчаетъ за багажъ, сданный артельщику на храненіе; у Browne (стр. 293), однако, находимъ и обратное рѣшеніе, въ которомъ разъяснено, что дорога отвѣчаетъ до тѣхъ поръ, покуда

Передача багажа *въ таможенно* на станціи назначенія можетъ имѣть мѣсто, когда мѣстомъ назначенія является пограничная станція или когда пассажиръ пожелаетъ, чтобы багажъ былъ досмотрѣнъ на мѣстѣ назначенія. По аналогіи со ст. 102 слѣдуетъ признать, что *передача багажа въ таможенно равносильна выдать его пассажиру*.

Наоборотъ, ст. 103 Общ. Уст. *по исключительному характеру* своему не можетъ быть распространена по аналогіи на багажъ, т.-е., *пріемъ багажа безъ проверки содержанія не лишаетъ пассажира права на предъявленіе претензіи объ утратѣ или порчѣ, вполнѣнствіи обнаруженной*. Быть можетъ, это и случайный пробѣлъ въ законѣ, судя по тому, что, по прежнимъ условіямъ перевозки нашихъ дорогъ, правило о погашеніи претензіи всегда распространялось и на багажъ; но пробѣла этого нельзя восполнить путемъ распространительнаго толкованія спеціальнаго закона ¹⁾. Въ виду исключительности этого закона онъ не можетъ имѣть примѣненія и къ товару, перевозимому въ видѣ багажа, т.-е., къ т. н. „нулевому багажу“.

Утраченнымъ, въ силу ст. 37 Общ. Уст., *считается*, какъ мы видѣли, багажъ, не выданный пассажиру въ теченіе 48 часовъ по востребованіи, — если онъ не задержанъ въ силу распоряженія првительственныхъ установленій. По истеченіи этого срока пассажиръ можетъ потребовать вознагражденіе за багажъ, какъ за утраченный. Здѣсь, очевидно, имѣется въ виду случай, когда поѣздъ, съ которымъ багажъ слѣдовалъ, уже прибылъ. За опозданіе же самаго поѣзда, съ которымъ багажъ слѣдовалъ, хотя бы опозданіе это пре- вышало 48 часовъ, дорога въ силу ст. 94 Общ. Уст. не отвѣчаетъ ²⁾.

Размѣръ вознагражденія ³⁾ за утрату багажа по ст. 97 Общ. Уст. не зависитъ какъ бы вовсе отъ стоимости его, т.-е., въ примѣненіи къ багажу законодатель отказался отъ основнаго принципа, принятаго при исчисленіи вознагражденія за грузъ, примкнулъ къ системѣ ограниченной отвѣтственности и довелъ эту систему какъ бы до полнаго устраненія вопроса о стоимости багажа, между тѣмъ какъ при перевозкѣ груза система эта устанавливаетъ лишь *максимумъ*

багажъ, взятый носильщикомъ, не будетъ снесенъ на извозчика).—Регламентъ (§ 37) отвергаетъ даже отвѣтственность дорогъ за багажъ, сдаваемый временно на храненіе на станціи за опредѣленную въ тарифахъ плату. Впрочемъ, въ этомъ отношеніи практика расходится съ регламентомъ.

¹⁾ См. по этому вопросу Eger, III, 413.

²⁾ Товаръ, перевозимый въ видѣ багажа („нулевой багажъ“) считается, наоборотъ, утраченнымъ уже по истеченіи 48 часовъ со времени, *назначеннаго* для прибытія поѣзда, съ которымъ товаръ *долженъ* слѣдовать.

³⁾ Объ обязанности желѣзныхъ дорогъ выдавать потерпѣвшимъ копіи съ багажныхъ квитанцій, если таковыя необходимы для предъявленія претензій см. Журналы Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1887 г. стр. 42.

вознаграждения, которое все же должно исчисляться по стоимости груза. Въ ст. 97 Общ. Уст. сказано, что въ случаѣ утраты или порчи багажа, желѣзная дорога обязана уплатить за багажъ (цѣнность котораго не объявлена) пассажиру I класса по 3 рубля, пассажиру II класса по 2 рубля и пассажиру III класса—по рублю за фунтъ¹⁾. Хотя здѣсь вопросъ о размѣрѣ убытка совершенно какъ бы оставленъ въ сторонѣ, но это слѣдуетъ понимать лишь въ томъ смыслѣ, что пассажиръ не обязанъ доказывать размѣра убытка. Если же дорога докажетъ, что размѣръ этотъ (считая не одну только стоимость багажа, но и всѣ другіе убытки, какіе пассажиръ могъ понести отъ пропажи или порчи багажа) не могутъ достигать суммы

¹⁾ Если багажъ принятъ отъ нѣсколькихъ пассажировъ разныхъ классовъ, то вознагражденіе въ случаѣ утраты исчисляется по пропорціональному разсчету, т.-е., напр., если были 2 билета 2-го класса и 1—3-го то $\frac{2}{3}$ вознагражденія выдаются по нормѣ 2-го класса, а $\frac{1}{3}$ —по нормѣ 1-го класса (см. Сб. Тар. № 454—циркуляръ Д.та ж. д. отъ $\frac{10}{100}$ іюля 1893 г.).—Установленное нашимъ закономъ вознагражденіе для большинства пассажировъ III класса можно считать достаточнымъ, но для пассажировъ I и II класса, вещи которыхъ, надо полагать, больше всего расхищаются, достаточнымъ его признать нельзя. Впрочемъ, прежде наши дороги платили еще меньше (Царскосельская ж. д. довела размѣръ вознагражденія до 3 рублей за пудъ). Кромѣ того, важно, что пассажиръ не обязанъ доказывать стоимости пропавшаго, чтд (при отсутствіи фактуръ и т. п. документовъ) было бы крайне трудно. Госуд. Совѣтъ, не соглашаясь съ мнѣніемъ Министра Юстиціи, полагавшаго оставить въ силѣ въ отношеніи отвѣтственности за багажъ общіе гражданскіе законы, руководствовался слѣдующими соображеніями. Госуд. Совѣтъ нашелъ, что проектированныя Комиссіею нормы въ огромномъ большинствѣ случаевъ будутъ превышать дѣйствительную стоимость багажа. „Если же багажъ содержитъ въ себѣ предметы особенно цѣнные, то самая обыденная предусмотрительность заставитъ владѣльца онаго объявить при сдачѣ его цѣнность и тѣмъ обезпечить себя отъ всякаго риска. Въ виду этого (по мнѣнію Госуд. Совѣта), едва ли есть основаніе опасаться, что, при дѣйствіи проектированнаго правила, понесутъ какой-либо ущербъ матеріальные интересы пассажировъ. Между тѣмъ, правило это до чрезвычайности упроститъ разсчеты по вознагражденію владѣльцевъ утраченнаго или испорченнаго багажа и въ то же время избавитъ судебныя учрежденія отъ разбора массы исковъ, по существу весьма спорныхъ и очень часто неосновательныхъ“. (Общ. Уст. въ сужд., стр. 67; ср. выше стр. 154). Система ограниченнаго вознагражденія за багажъ до послѣдняго времени дѣйствовала и на нѣмецкихъ дорогахъ съ разрѣшенія закона (ст. 427 Кодекса), но при новомъ изданіи регламента въ цѣляхъ согласованія его съ Бервскою Конвенціею предѣльныя нормы вознагражденія за багажъ устранены (§ 34), причеиъ, однако, на австро-венгерскихъ дорогахъ при перевозкѣ золота, серебра и др. драгоценностей, дорогамъ разрѣшено устанавливать шахіишм отвѣтственности какъ для грузовъ, такъ и для багажа. Французская практика отвергаетъ максимальныя нормы (съ тою оговоркою, что дорога отвѣчаетъ лишь за убытки, которые она могла предвидѣть, предполагая, что она везетъ вещи, нужныя данному пассажиру для его поѣздки—Féraud-Giraud, III, 372 и сл.).

нормального вознаграждения, то вознаграждение может быть исчислено въ размѣрѣ дѣйствительно понесеннаго убытка. По буквальной редакціи ст. 97 Общ. Уст. выходило бы, напр., что вознаграждение за порчу всегда должно быть равно вознагражденію за утрату, чего уже, очевидно, признать нельзя ¹⁾. Но, если въ этомъ отношеніи вопросъ о толкованіи ст. 97 Общ. Уст. еще является нѣсколько сомнительнымъ, то несомнѣннымъ представляется другой выводъ изъ этой статьи, а именно тотъ, что пассажиръ неправѣ, игнорируя *максимальныя* нормы ст. 97 Общ. Уст., требовать вознаграждения за багажъ въ *высшемъ* размѣрѣ, ссылаясь на представленныя имъ доказательства о размѣрѣ дѣйствительно понесеннаго убытка. Этотъ выводъ вытекаетъ изъ мотивовъ къ Общему Уставу (см. выше) и подтвержденъ Сенатомъ (*отд. рѣш.* 18 ноября 1893 г. по д. Шестухиноу съ Главн. Общ. № 2091—92 г.).

Рядомъ съ системою ограниченнаго вознаграждения допущено т.-н. *страхованіе багажа*, т.-е., объявленіе его стоимости. Въ силу ст. 34 Общ. Уст. „пассажиры имѣютъ право объявлять цѣнность своего багажа, причемъ, если багажъ будетъ опфненъ дороже указанныхъ въ ст. 97 предѣльныхъ размѣровъ ответственности желѣзной дороги за утрату или порчу багажа, то за провозъ онаго взимается опредѣленная тарифомъ дополнительная плата“. Въ силу ст.

¹⁾ Сказанное здѣсь относится и къ „нулевому багажу“. На практикѣ уже случалось, что къ желѣзной дорогѣ предъявлялись требованія о вознагражденіи въ суммѣ 1 руб. съ фунта за такіе грузы, стоимость которыхъ вѣкогда не можетъ достигать этой суммы. Доказать это желѣзной дорогѣ было не трудно, такъ какъ по порядку, установленному Мин. Путей Сообщенія (циркуляръ Д-та жел. дорогъ отъ 8 іюня 1895 г.) въ багажной квитанціи отмѣчается наименованіе товара, если онъ таксируется въ пассажирскомъ поѣздѣ по тарифу, пониженному противъ обыкновеннаго (багажнаго). Такъ какъ на вознагражденіе, установленное въ ст. 97 Общ. Уст., нельзя смотрѣть, какъ на штрафъ, то и слѣдуетъ признать, что, если по даннымъ, представленнымъ дорогою отвѣтчицей, будетъ несомнѣнно установлено, что *убытокъ* отъ утраты товара (*включая и lucrum cessans*) не можетъ составить 1 рубля съ фунта утраченнаго товара, то взимать съ дороги за утрату (или чтѣ то же—за опозданіе свыше 48 часовъ) 1 руб. съ фунта было бы неправильно. Поводъ къ сомнѣніямъ по этому вопросу даетъ циркуляръ Д-та ж. д. отъ 8 іюня 1895 г. за № 9512, съ которымъ оговорено, что „не взирая на указаніе наименованія, дороги должны нести отвѣтственность предъ грузохозаевами за утрату и порчу, какъ за багажъ пассажира III класса“. Надо замѣтить, что переложеніе бремени доказательства на желѣзную дорогу само по себѣ уже настолько важно, что дороги, напр., предпочитаютъ имѣть дѣло съ „домашними вещами“, отправляемыми въ качествѣ товара по накладнымъ, не смотря на то, что тутъ нѣтъ никакихъ нормъ вознагражденія и грузохозаинъ вправѣ получить полную стоимость вещей, но—лишь тогда, когда онъ ее докажетъ (Протоколы XLII Конв. Съѣзда, стр. 92).

35 Общ. Уст. „жельзнодорожное управленіе имѣетъ право подвергнуть принимаемый имъ багажъ осмотру, если существуетъ основаніе подозрѣвать, что цѣнность багажа объявлена въ преувеличенной суммѣ. Осмотръ багажа производится жельзнодорожными агентами не иначе, какъ въ присутствіи жандарма и лица, сдающаго багажъ“. По правиламъ, утвержденнымъ Мин. Пут. Сообщенія (Собр. Уз. 1886 г., № 60) „пассажиръ, объявляющій цѣнность своего багажа въ высшемъ размѣрѣ противъ указаннаго въ ст. 97 Общ. Уст. рос. ж. д., обязанъ предъявить его къ сдачѣ для исполненія формальностей приѣма и осмотра не позже, какъ за 30 минутъ до отхода того поѣзда, съ которымъ желаетъ отправиться ¹⁾). Объявленіе стоимости багажа дѣлается словесно или письменно; стоимость каждаго багажнаго мѣста показывается отдѣльно съ означеніемъ нумера или отличительнаго знака мѣста, а общій итогъ объявленной стоимости вносится прописью въ багажную квитанцію“.

Уже выше, при анализѣ подобныхъ же правилъ о „страхованіи“ грузовъ, было указано на то, что: 1) несоблюденіе предписанныхъ формальностей даетъ право дорогѣ на отказъ въ приѣмѣ багажа, но не можетъ служить всегда поводомъ къ признанію „страхованія“ недѣйствительнымъ; 2) что дорога въ случаѣ утраты уплачиваетъ вознагражденіе въ размѣрѣ объявленной цѣнности (ст. 97 Общ. Уст.), не имѣя права требовать, чтобы стоимость пропавшаго была *доказана*; 3) что, если цѣнность объявлена въ преувеличенномъ размѣрѣ, то дорога, не будучи вправѣ отказать въ приѣмѣ груза (багажа), лишь составляетъ объ этомъ протоколъ; 4) что при объявленіи цѣнности къ торговой стоимости предмета могутъ быть добавлены и убытки, какіе отправитель (пассажиръ) можетъ понести отъ утраты предмета, и такая оцѣнка не считается преувеличенною, но лишь съ тѣмъ, что *если дорога докажетъ, что объявленная цѣнность превышаетъ торговую* и вмѣстѣ съ тѣмъ—превышаетъ нормы, указанныя въ ст. 97 Общ. Уст., то отправитель (пассажиръ) обязанъ доказать наличность убытковъ. Въ случаяхъ *порчи* багажа съ объявленою цѣнностью вознагражденіе по ст. 97 Общ. Уст. исчисляется „въ размѣрѣ дѣйствительно понесеннаго ущерба, опредѣляемаго по соображенію объявленной стоимости“ (ср. выше, стр. 210).

Провозная плата, уплаченная до отправленія, въ случаяхъ утраты или порчи багажа *возврату не подлежитъ*, т.-е., плата эта какъ бы всегда вычитается изъ суммы вознагражденія (ср. ст. 107 Общ. Уст.).

¹⁾ Изъ этого, однако, не слѣдуетъ, что объявленіе стоимости багажа *принятое дорогомъ* позднѣе, считается недѣйствительнымъ (Eger, Pr. Eis., II, 674).

Что касается до *правъ желѣзной дороги по договору о перевозкѣ багажа*, то въ силу ст. 18 Общ. Уст. плата за провозъ багажа *исчисляется* въ томъ же порядкѣ, какъ за проѣздъ пассажировъ (см. выше, § 52), т. е. къ этой платѣ примѣняются законъ 8 марта 1889 г. и тарифныя правила Мин. Финансовъ ¹⁾. Далѣе, въ силу ст. 33 Общ. Уст. „каждый пассажирскій билетъ даетъ право на *безплатный провозъ* въ багажномъ вагонѣ одного пуда, а дѣтскій билетъ—двадцати фунтовъ багажа ²⁾ Уже выше было указано, что право на *безплатный провозъ* присвоено не билету, какъ бумагѣ на предъявителя, а пассажиру, взявшему билетъ, и что, поэтому, никто не вправе пользоваться чужимъ билетомъ для полученія скидки за свой багажъ; отступленія отъ этого юридически вполне основательнаго правила допускаются желѣзными дорогами лишь въ отдѣльныхъ случаяхъ въ видахъ удобства публики ³⁾.

О *залоговомъ правѣ* желѣзной дороги на багажъ въ законѣ ничего не сказано въ виду того, что плата за багажъ взыскивается впередъ. Тѣмъ не менѣе, если желѣзной дорогѣ причтутся какіе-либо платежи за багажъ, какъ, напр., плата за храненіе багажа на станціи назначенія, которая въ силу ст. 39 Общ. Уст. взыскивается по истеченіи 24 часовъ со времени прибытія багажа, то въ обезпеченіе этихъ платежей за дорогами должно быть признано закладное право на багажъ (arg. стт. 25 и 162 Общ. Уст.), причѣмъ свойства этого права должны быть тѣ же, что и свойства закладнаго права на грузъ.

Право на продажу багажа регулировано въ ст. 40 Общ. Уст. „О багажѣ, невостребованномъ въ продолженіи 14 дней со дня прибытія его на станцію, публикуется *тремя* въ вѣдомостяхъ, и если, затѣмъ, багажъ не будетъ востребованъ въ слѣдующіе 4 мѣсяца со дня послѣдней публикаціи, то онъ продается съ публичнаго торга ⁴⁾. Въ теченіе первыхъ 14 дней невостребованный багажъ хра-

¹⁾ Багажный тарифъ на разстояніяхъ превышающихъ 325 верстъ, построенъ на той же *полюсной* системѣ, что и тарифъ пассажирскій. — Изъ дополнительныхъ сборовъ взымается на всѣхъ дорогахъ лишь сборъ за храненіе (2 коп. съ мѣста въ сутки, но не менѣе 10 коп. по одной квитанціи).

²⁾ Эта скидка не дѣлается, если багажъ отправляетъ лицо, не имѣющее билета (т.-н. „нулевой“ багажъ; см. выше) или же, что все равно, если багажъ отправляется не вмѣстѣ съ пассажиромъ, а позже его, съ слѣдующимъ поѣздомъ. (см. правила 10 марта 1893 г.—Собр. Уз. № 59, нынѣ замѣненные новыми—Собр. Узак. 1895 г. № 88).

³⁾ См. Endemann, § 132; Lanckmann, 21 и др.

⁴⁾ Продажа можетъ быть произведена на станціи назначенія или на центральной станціи, если багажъ пересланъ туда для храненія. Во всемъ остальномъ порядокъ продажи для багажа тотъ же, что и для грузовъ по правиламъ 19 октября 1890 г. (см. выше, § 45).

няется на станціи назначенія, а по прошествіи этого срока можетъ быть переданъ для дальнѣйшаго храненія на одну изъ центральныхъ станцій по усмотрѣнію управленія дороги. Вырученная отъ продажи багажа сумма, по удержаніи причитающихся дорогѣ платежей, вносится для приращенія процентами въ государственное кредитное учрежденіе. Если въ теченіе годового срока, считая со времени послѣдней публікаціи, никто не предъявитъ правъ своихъ на означенную сумму, то она обращается въ пользу пенсіонной или вспомога- тельной кассы подлежащей желѣзной дороги¹⁾.

Изъ „осложненій договора перевозки“ (см. выше, гл. VI) при перевозкѣ багажа имѣетъ значеніе только *прямое сообщеніе*. Въ силу ст. 7 Общ. Уст. багажъ считается принятымъ къ перевозкѣ прямымъ сообщеніемъ, если багажная квитанція выдана на весь путь. О не- точности этого опредѣленія и о юридическихъ отношеніяхъ, выте- кающихъ изъ прямого сообщенія, см. выше, § 47. Изъ ст. 128 Общ. Уст. вытекаетъ солидарная отвѣтственность дорогъ отправленія, на- значенія и виновной—за утрату и порчу багажа²⁾.

Заграничное прямое багажное сообщеніе (въ отличіе отъ грузо- ваго) не регулировано закономъ (Конвенціею), а нормировано лишь въ отдѣльныхъ соглашеніяхъ (тарифахъ) по разнымъ сообщеніямъ³⁾.

¹⁾ По вопросу о переборахъ и недоборахъ ср. выше § 52.—I. III Конв. Съѣздъ, впрочемъ, высказался противъ взысканія съ пассажировъ недобора за багажъ.

²⁾ Солидарная отвѣтственность за багажъ признается не вездѣ. Она не всегда признается, напр., на англійскихъ и американскихъ дорогахъ (American Law Review, 1887 г. стр. 1035; Brown, 290).

³⁾ См., напр., тарифъ русско-германскаго пассажирскаго и багажнаго прямого сообщенія (Сб. Тар. № 827), въ которомъ, между прочимъ, находимъ слѣдующія правила: 1) § 17; „за утрату, поврежденіе или *просрочку въ доставкѣ багажа* вознагражденіе выдается въ предѣлахъ Россійской Имперіи“ (т.-е.: какъ надо понимать, если утрата, поврежденіе или просрочка произошла въ предѣлахъ Россійской Имперіи)— „на основаніи Общаго Устава Россійскихъ жел. дор., а въ предѣлахъ Германской Имперіи—на основаніи Положенія объ эксплуатаціи германскихъ ж. д.“ (такимъ образомъ, если утрата, поврежденіе или просрочка произошли въ Германіи, то примѣняются, напр., правила Положенія: о неотвѣтственности дорогъ за утрату багажа, не востребованнаго въ теченіе 8 дней на станціи назначенія—§ 34 (см., однако, § 20), объ отвѣтственности дорогъ за *доказанный* убытокъ, причиненный просрочкою, въ размѣрѣ, не превышающемъ, однако, 20 фенниговъ съ килограмма (или 30 марокъ съ экипажа) за каждыя просроченныя сутки и т. д.—§ 36); 2) § 18; „страхованіе срока доставки багажа и объявленіе цѣнности онаго въ прямомъ сообщеніи не допускается“ (это условіе не противорѣчитъ закону, такъ какъ прямое багажное сообщеніе для дорогъ необязательно) и т. д.

ОТДѢЛЪ ТРЕТІЙ.

ОБЩІЯ ПОЛОЖЕНІЯ

и

ПРОЦЕССУАЛЬНЫЯ ПРАВИЛА.

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

Общія положенія транспортнаго желѣзнодорожнаго права.—Обязательность перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій.—Отвѣтственность за служащихъ.—Воспрещеніе договоровъ, ограничивающихъ отвѣтственность.—Воспрещеніе льготъ отдѣльнымъ лицамъ.

§ 55. Обязательность перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій.

„Перевозка пассажировъ, багажа, почты и грузовъ составляетъ обязанность каждой открытой для пассажирскаго и товарнаго движенія желѣзной дороги и производится между всеми станціями, пассажирскими или товарными, смотря по роду перевозки. Станціи сіи должны быть указываемы въ тарифахъ“ (ст. 1 Общ. Уст.).

Мотивъ этого закона заключается, прежде всего, въ томъ, что желѣзная дорога представляетъ собою лишь одинъ изъ видовъ государственныхъ путей сообщенія, т.-е. опредѣленную часть государственной территоріи, изъятую изъ частнаго владѣнія и предназначенную для общественнаго пользованія. Отсюда слѣдовало бы, однако, лишь то, что желѣзная дорога должна быть открыта для проѣзда, подобно шоссевымъ и всякимъ другимъ большимъ дорогамъ (ст. 434 Зак. Гражд.). Принципъ этотъ формулированъ отдѣльно въ законѣ 15 іюня 1879 года (о прямомъ сообщеніи), во многихъ уставахъ нашихъ дорогъ и въ ст. 9 Общ. Уст., въ силу которой дорога обязана

„съ устройствомъ вторыхъ путей *пропускать* поѣзды другихъ дорогъ въ полномъ составѣ, безъ принадлежащихъ имъ паровозовъ, а по требованію Министра Путей Сообщенія, основанному на постановленіи Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, также съ паровозами и прислугою сосѣдней дороги“¹⁾. Ст. 9, такимъ образомъ, устанавливаетъ право самостоятельнаго проѣзда только для желѣзныхъ дорогъ, а не для частныхъ лицъ, и то лишь подъ извѣстными ограниченіями²⁾. Ограниченія эти и полное неупоминаніе о правѣ частныхъ лицъ на самостоятельный проѣздъ со своими паровозами и вагонами по желѣзной дорогѣ объясняются техническими условіями современнаго желѣзнодорожнаго сообщенія.

Когда желѣзныя дороги только зарождались, и техническія условія движенія по нимъ понимались еще смутно, законодатель считалъ своею главною задачею санкціонировать *право проѣзда*. Тогда представляли себѣ, что владѣлецъ дороги, получившій концессию, будетъ эксплуатировать ее такъ, какъ эксплуатируетъ свое право строитель шоссе, т.-е. будетъ взимать сборъ съ проѣзжающихъ пассажировъ и провозимыхъ грузовъ; самая же перевозка будетъ совершаться особыми предпринимателями. Слѣды этого взгляда находимъ, напр., въ прусскомъ законѣ 1838 года и въ англійскомъ законодательствѣ, которые считаютъ необходимымъ санкціонировать только обязательный *пропускъ* пассажировъ и грузовъ за опредѣленное вознагражденіе. Англійскій законъ предоставляетъ владѣльцу дороги только *право* на перевозку пассажировъ и грузовъ въ своихъ вагонахъ³⁾. Въ этомъ и

¹⁾ Это право проѣзда, основанное на ст. 9 Общ. Уст., нельзя разсматривать, какъ *сервитутъ*, потому что сама желѣзная дорога не есть частная собственность; сервитутомъ же называется *jus in re aliena*.

²⁾ Частнымъ лицамъ ст. 9 даетъ право лишь на сдачу груза къ отправкѣ въ собственныхъ вагонахъ, но это право въ силу ст. 9 принадлежитъ имъ только при прямомъ сообщеніи и, разумѣется, лишь при соблюденіи установленныхъ техническихъ правилъ для устройства вагоновъ. Требуется также, чтобы вагонъ былъ переданъ въ зафѣдываніе какой-либо дороги для сношеній по обмѣну.—Въ 1889 году вопросъ этотъ дебатировался въ Совѣтѣ по ж.-д. дѣламъ по поводу жалобы Закавказской ж. д. на загроможденіе ея путей вагонами-цистернами частныхъ лицъ въ количествѣ около 8000, что, по мнѣнію дороги, могло бы быть устранено лишь 1) возложеніемъ на вагоновладѣльцевъ обязанности устраивать особыя пути для своихъ вагоновъ, 2) сліяніемъ всѣхъ вагоновъ въ одинъ общій паркъ, 3) устраненіемъ тѣхъ вагоновладѣльцевъ, которые не состоятъ заводчиками, т.-е. отправителями въ смыслѣ ст. 9. Совѣтъ нашель, что ст. 9 вообще не относится къ Закавказской ж. д., какъ *не состоявшей съ другими въ прямомъ сообщеніи* (Журналы 1889 г., стр. 254—289).

³⁾ Hodges, 540. Но мы уже видѣли, что, по взгляду англійской практики, дороги, какъ и вообще *common carriers*, обязаны возить, если онѣ *объявили во всеобщее свѣдѣніе* о томъ, что онѣ берутъ на себя перевозки (Browne, 289).

во многихъ другихъ законодательствахъ до сихъ поръ въ концессионныхъ актахъ устанавливаются отдѣльныя нормы за *пользованіе дорожною* и за самую *перевозку*.

Съ теченіемъ времени, однако, почти повсюду обнаружилось, что оба промысла (строительство и перевозка) по необходимости должны слиться въ одно предпріятіе; перевозка превратилась въ фактическую *монополию* владѣльца рельсоваго пути, ограниченную только въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ, да и то въ сравнительно недавнее время (мы имѣемъ въ виду такія явленія, какъ прямое сообщеніе съ обмѣномъ вагоновъ; движеніе вагоновъ частныхъ лицъ по желѣзнымъ дорогамъ, особенно развившееся съ устройствомъ подъѣздныхъ путей; международное общество спальныхъ вагоновъ и т. п.; въ послѣднее время появились даже проекты объ *изытіи вагоннаго парка изъ частной собственности желѣзныхъ дорогъ* съ передачею его въ руки государства и т. ц. ¹⁾). Съ превращеніемъ перевозки въ фактическую монополию желѣзныхъ дорогъ явилась необходимость въ санкціонированіи новаго принципа *обязательной перевозки*. Конечно, уклоненіе отъ перевозки на практикѣ представляетъ собою явленіе исключительное, такъ какъ предполагается, что перевозка для желѣзныхъ дорогъ дѣло прибыльное. Не всегда, однако, это такъ; напр., перевозка пассажировъ до сихъ поръ для многихъ изъ нашихъ дорогъ приноситъ одинъ убытокъ; перевозка нѣкоторыхъ грузовъ сопряжена съ чрезвычайнымъ рискомъ и т. д. Это доказываетъ, что законъ, санкціонирующій обязательность перевозки, дѣло не лишнее. Къ тому же, не будь этого закона, открылся бы легкій способъ *для обхода* многихъ другихъ законовъ, практическое значеніе которыхъ не подлежитъ сомнѣнію, напр., закона *объ очередяхъ* въ отправкѣ грузовъ, *о воспрещеніи льготъ* отдѣльнымъ отправителямъ и т. п.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, законъ, не ограничиваясь установленіемъ правила объ обязательности перевозки, установилъ и *ответственность* желѣзной дороги за нарушеніе этого правила *при перевозкѣ грузовъ* (для которыхъ это правило имѣетъ наибольшее практическое значеніе). Ст. 100 Общ. Уст. гласитъ, что „въ случаѣ *неправильнаго* отказа въ принятіи груза къ перевозкѣ или на храненіе впредь до наступленія очереди отправки (ст. 49), отказавшая въ пріемѣ груза желѣзная дорога обязана заплатить отправителю за каждые 25 пудовъ брутто (вѣсъ груза съ упаковкой), а равно за грузъ меньшаго вѣса *тройную суточную наемную плату ломоваго извочика*,

¹⁾ См. также уставъ новаго акціонернаго общества „Желѣзнодорожный Паркъ“—Собр. Узак. 1897 г. № 130, учрежденнаго для снабженія вагонами дорогъ и частныхъ лицъ.

не входя въ разсмотрѣніе того, былъ ли грузъ доставленъ на станцію на лошадей или другимъ способомъ. Отправителю не возбраняется отказаться отъ этого вознагражденія и *искать съ желѣзной дорожъ убытки, понесенныя отъ доставки груза на станцію и обратнаго его отвоза, въ общеустановленномъ гражданскими законами порядкѣ.* Размѣръ, суточной платы ломоваго извозчика (ст. 100) опредѣляется особо для каждой станціи инспекторомъ дорогъ¹⁾.

Такимъ образомъ, вознагражденіе по ст. 100 носитъ двойственный характеръ—въ зависимости отъ желанія отправителя. Отправитель можетъ потребовать уплаты штрафа, хотя бы онъ и не понесъ убытковъ. Если же онъ желаетъ искать убытки, то ему возмѣщаются лишь убытки „отъ доставки груза на станцію и обратнаго его отвоза“²⁾.

Ст. 100 устанавливаетъ лишь отвѣтственность за нарушеніе правила объ обязательной перевозкѣ *грузовъ*, но изъ этого нельзя выводить, что правило объ обязательной перевозкѣ *пассажировъ и багажа* не санкціонировано ничѣмъ, что нарушеніе его вовсе не даетъ права на возмѣщеніе убытковъ (напр., пассажиру хотя бы за проѣздъ на вокзалъ и обратно). Право это, въ силу ст. 684 Зак. Гражд., должно быть признано (arg. ст. 93 Общ. Уст.), и вся разница между пассажиромъ и грузоотправителемъ состоитъ лишь въ томъ, что пассажиръ лишенъ права на полученіе какого-либо *штрафа съ желѣзной дороги*³⁾.

¹⁾ Обязанности инспекторовъ ж. д., указанныя въ стт. 4, 44, 100 и др. ст. Общ. Уст., возложены нынѣ на управляющихъ (директоровъ) частныхъ и начальниковъ казенныхъ дорогъ—(прим. 2 къ ст. 4 Общ. Уст. по прод. 1893 г.).

²⁾ XVIII Общій Сѣздъ въ своихъ замѣчаніяхъ на Проектъ (стр. 155) находилъ, что безъ этого ограниченія ст. 100 давала бы возможность „разнымъ ходатаямъ по дѣламъ побуждать нѣкоторыхъ грузоотправителей къ началію неправильныхъ процессовъ“. Государственный же Совѣтъ, не упоминая особо о „ходатаяхъ“, нашелъ, что редакція Проекта способствовала бы „вчинанію безнадѣжныхъ исковъ и, слѣдовательно, непроизводительнымъ затратамъ“, такъ какъ „согласно толкованію дѣствующихъ по сему предмету узаконеній, твердо установившемуся въ нашей судебной практикѣ, суды никогда не присуждаютъ убытковъ побочныхъ или *предположительныхъ* (2) и лишь убытки, непосредственно нанесенныя дѣйствіемъ отвѣтчика“ (Общ. Уст. съ сужд. Гос. Сов., стр. 69).—По разъясненію Сената (*отд. рѣш.* 10 сент. 1892 г. по д. Копоринда съ Юго-Зап. ж. д. № 669—96 г.) въ подтвержденіе иска о вознагражденіи за отказъ въ приемѣ груза требуется непременно представленіе *акта* (ст. 13 Общ. Уст.); свидѣтельскія же показанія въ подтвержденіе такого отказа не допускаются.

³⁾ Въ Проектѣ установлена была отвѣтственность дорогъ за неправильный отказъ въ выдачѣ билета въ размѣрѣ *двойной стоимости* того билета, который пассажиръ желалъ получить. Въ такомъ видѣ штрафъ допускалъ произвольные иски со стороны пассажировъ. Въ виду этого собственно предложено

Разберемъ теперь въ точности тѣ *условія*, при которыхъ перевозка для дорогъ обязательна и при которыхъ, слѣдовательно, отказъ въ перевозкѣ даетъ право на штрафъ или возмѣщеніе убытковъ.

По закону (ст. 1 Общ. Уст.) перевозка обязательна для дорогъ, „открытыхъ для пассажирскаго и товарнаго движенія“.—Подъ этимъ слѣдуетъ разумѣть дороги, открытыя для общаго пользованія, такъ какъ въ силу п. 1 Высоч. утвержденнаго мѣннія Госуд. Совѣта 12 июня 1885 года весь Общій Уставъ распространяется только на такія дороги ¹⁾. Такимъ образомъ, ст. 1 не относится къ дорогамъ, принадлежащимъ въ собственность частнымъ лицамъ и предназначеннымъ исключительно для ихъ собственнаго пользованія (подвозные пути къ фабрикамъ, заводамъ, копамъ ²⁾), къ дорогамъ, находящимся еще въ *постройкѣ* и официально не открытымъ, хотя бы на нихъ и производилась уже перевозка рабочихъ, строительныхъ матеріаловъ и другихъ грузовъ ³⁾, къ дорогамъ, построеннымъ, хотя и правительствомъ, но—исключительно для военныхъ или другихъ казенныхъ надобностей (напр., въ военное время) ⁴⁾. Наконецъ, перевозка *пассажировъ* необязательна для дорогъ (напр., вѣтвей), открытыхъ для одного *товарнаго* движенія и—наоборотъ ⁵⁾. Перевозка перестаетъ быть обязательною для дороги съ момента ея *официальнаго закрытія* ⁶⁾,

ніе о назначеніи *опредѣленнаго* вознагражденія за *всякій* отказъ въ выдачѣ билета и не было принято Госуд. Совѣтомъ (См. *Общ. Уст* съ сужд., стр. 64 и дебаты по этому вопросу при участіи гг. Кони, Неклюдова и друг. въ Трудахъ Общаго Съѣзда 1881 г., стр. 237—40).

¹⁾ См., однако, рѣш. Гр. Касс. Д-та 1896 г. № 125 по д. Тельнихина.

²⁾ См. П. С. З. 1887 г. № 4350.

³⁾ „Права и обязанности железнодорожныхъ обществъ по перевозкѣ грузовъ опредѣляются общими законами лишь со времени открытія движенія въ узаконенномъ порядкѣ“. (*отд. рѣш.* 23 марта 1888 г. по д. *Письменнаго съ Харьк.-Ник. ж. д. № 6850—87* в).—См., напр., „Временныя правила на перевозку пассажировъ III класса и частныхъ грузовъ по строящейся Уссурийской ж. д. въ Сбор. Тарифовъ № 473,—по Средне-Сибирской ж. д.—№ 800. По разъясненію Д-та желѣзныхъ дорогъ (см. Сб. Тар., № 898 и Вѣстникъ Мин. Пут. Сообщ. 1897 г. № 46) объ открытіи правильнаго или временнаго движенія на какой-либо дорогѣ, ея участку или вѣтви, Управленіе открываемой дороги посылаетъ публикацію въ Сб. Тар., указывая въ таковой публикаціи, въ случаѣ открытія только временнаго движенія, будутъ ли новыя дороги или вѣтви производить перевозки на общихъ основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ Общимъ Уставомъ, или же перевозки будутъ совершаемы на новыхъ дорогахъ и вѣтвяхъ *по мѣрѣ возможности*, насколько то позволяетъ состояніе каждой новой линіи и производящаяся на ней работы. (ср. ниже, § 57).

⁴⁾ *Закаспійская* желѣзная д. по заключенію Совѣта по ж.-д. дѣламъ во всемъ *подлежитъ дѣйствію Общ. Устава* (Журналы 1887 г., стр. 55).

⁵⁾ См., напр., П. С. З. 1883 г. №№ 1514 и 1728, 1887 г. № 4644 и др.

⁶⁾ См., напр., П. С. З. 1886 г. № 3745.

На *конно-железныя* дороги Общій Уставъ вообще не распространяется, вслѣдствіе чего къ нимъ не примѣняется и ст. 1 Общ. Уст.

Перевозка обязательна лишь „*между станціями*“. По техническимъ условіямъ немыслимо допустить право пассажира или отправителя требовать остановки поѣзда во всякомъ мѣстѣ, куда или откуда имъ нужно ѣхать или везти товаръ¹⁾. Дорога не обязана ни останавливать поѣздъ между двумя станціями, ни везти пассажира, багажъ или грузъ гужемъ или водою отъ и до станціи; она *можетъ* взять на себя подобную перевозку (стт. 10 и 70 Общ. Уст.), но это ея добрая воля, а не обязанность. *Станціею* называется такой остановочный пунктъ, который означенъ въ тарифѣ (arg. ст. 1 Общ. Уст.). До и отъ другихъ остановочныхъ пунктовъ (полустанцій, разъѣздовъ, платформъ) перевозка въ силу ст. 3 Общ. Уст. обязательна для железныхъ дорогъ „лишь тогда, когда сіе будетъ определено постановленіемъ Совѣта по железнодорожнымъ дѣламъ“²⁾. Кромѣ того, приемъ и высадка *пассажировъ* не всегда обязательны на всѣхъ станціяхъ, а лишь на тѣхъ, на которыхъ данный пассажирскій поѣздъ останавливается согласно росписанію, опубликованному во всеобщее свѣдѣніе (ст. 15 Общ. Уст.). Перевозка пассажировъ обязательна только отъ и до *пассажирскихъ* станцій, отъ которыхъ (въ центрахъ скопленія грузовъ) отличаются станціи *товарныя*, предназначенныя исключительно для приема и выдачи грузовъ; и, наоборотъ, приемъ и выдача товаровъ необязательны на станціяхъ исключительно пассажирскихъ. — Оттого, въ ст. 1 Общ. Уст. и сказано, что приемъ и выдача (высадка) на станціяхъ обязательны „*смотря*

¹⁾ Это допускается у насъ для пассажирскаго движенія на городскихъ конножелезныхъ дорогъ, но и здѣсь это право начинаетъ выходить изъ употребленія по примѣру иностранныхъ дорогъ (такъ, напр., право это отвергнуто во вновь утвержденныхъ С.-Петербургскою Городскою Думою правилахъ движенія по конножелезнымъ дорогамъ; по этимъ правиламъ, приемъ и высадка пассажировъ обязательно производится только на остановочныхъ пунктахъ).

²⁾ Ссылаясь на то, что полустанки часто открываются лишь на время (напр., военное) или для техническихъ надобностей дороги (разъѣзды и т. п.), наши дороги просили о предоставленіи вопроса о приемѣ и выдачѣ грузовъ на полустанкахъ на ихъ собственное усмотрѣніе (См., напр., Проток. XVIII Общ. Съѣзда, стр. 96); но эта просьба не была уважена. — Изъ того, однако, что приемъ пассажировъ или грузовъ на данной полустанціи необязателенъ, не слѣдуетъ, что дорога вправѣ вимать за провозъ отъ и до полустанціи, *какъ за весь регионъ* между двумя станціями, среди которыхъ находится полустанція. Хотя это и разрѣшено Мин-вомъ Финансовъ (Собр. Узак. 1890 г. № 67), но едва ли согласно съ закономъ 1887 г. о тарифныхъ разстояніяхъ (Соб. Уз. 1887 г. № 105). См. выше, стр. 293.

по роду перевозки“ (оговорка сдѣлана по настоянію Мин. Путей Сообщенія) ¹⁾.

По желанію отправителя перевозка груза должна быть совершена большою или малою скоростью. Дорога не имѣетъ права отказать въ приемѣ какихъ бы то ни было грузовъ для перевозки большою или, наоборотъ, малою скоростью ²⁾.

Въ ст. 2 Общ. Уст. перечислены тѣ случаи, когда перевозка становится *необязательной*, т.-е., когда дорога вправе отказать въ принятіи пассажировъ, багажа или груза. Случаи эти слѣдующіе ³⁾:

а) Перевозка *необязательна*, если пассажиръ или отправитель груза *не согласится подчиниться условіямъ перевозки*, опредѣленнымъ въ Общемъ Уставѣ (это повторено въ ст. 5 Бернской Конвенціи, освобождающей дорогу отъ обязанности принять грузъ къ перевозкѣ, если отправитель не подчинится постановленіямъ Конвенціи). — Здѣсь рѣчь идетъ, прежде всего, объ условіяхъ *пріема* пассажировъ, багажа и грузовъ. Условія эти въ общихъ чертахъ заключаются въ слѣдующемъ.

Пассажиры и багажъ принимаются къ перевозкѣ только съ поѣздами, означенными въ росписаніи ⁴⁾. Перевозка пассажира не обязательна, если онъ не запасся билетомъ. Выдача билетовъ производится только въ извѣстное время. Въ силу ст. 17 Общ. Уст. „билет-

¹⁾ Законъ 1893 г. (Собр. Узак. № 52) предоставляетъ Совѣту по ж. д. д. разрѣшеніе вопросовъ: 1) объ отнесеніи даннаго остановочнаго пункта къ числу пассажирскихъ или товарныхъ станцій и 2) объ открытіи или закрытіи подобныхъ пунктовъ (проектъ правилъ о закрытіи станцій см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. 1892 г., стр. 1—7). Временное же открытіе или закрытіе станціи предоставлено М—ру Путей Сообщенія. — По распоряженію Департамента Желѣзныхъ Дорогъ отъ 8 апрѣля 1886 г., на тѣхъ пунктахъ, гдѣ вромѣ общей станціи имѣются спеціальныя станціи для отправленія и выдачи тѣхъ или иныхъ грузовъ, порядокъ пріема и выдачи грузовъ опредѣляется особыми правилами, утверждаемыми на основаніи примѣч. къ ст. 50 Общ. Уст. Совѣтомъ по ж. д. дѣламъ (Указ. Мин. Пут. Сообщ. 1886 г. № 16).

²⁾ Исключенія изъ этого общаго правила для грузовъ легковоспламеняющихся, взрывчатыхъ, самовозгорающихся и могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ см. выше, § 51. О цѣнныхъ предметахъ см. Журналы Совѣта 1887 г., стр. 358.

³⁾ По прежнимъ условіямъ перевозки, сверхъ того, дороги отказывали въ приемѣ многихъ взрывчатыхъ веществъ, веществъ подверженныхъ самовозгоранію, и др. грузовъ, которые нынѣ подлежатъ обязательной перевозкѣ (см. Труды Ком. Гр. Баранова, Докладъ объ услов. перев. товаровъ, стр. 20—2).

⁴⁾ Это постановленіе прошло не безъ возраженій со стороны нѣкоторыхъ лицъ, принимавшихъ участіе въ обсужденіи Устава, которыя предлагали обязать дороги отправлять дополнительные поѣзда при накопленіи пассажировъ, а также въ случаяхъ опозданія корреспондирующихъ поѣздовъ на уловую станцію (см., напр., Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 208—10).

ная и багажная кассы открываются и закрываются во время, определенное Министерствомъ Путей Сообщенія для каждой станціи отдѣльно¹⁾. О началѣ и прекращеніи выдачи билетовъ и приѣма багажа выставляются при кассахъ объявленія“.

Дорога обязана только принять пассажира къ перевозкѣ; она не обязана принять его, т. е. отвести ему мѣсто на станціи въ любое время до перевозки. Въ этомъ отношеніи перевозка пассажировъ отличается отъ перевозки грузовъ, которые въ силу ст. 49 Общ. Уст. по желанію отправителя должны быть приняты не только къ перевозкѣ, но и на храненіе впредь до отправки въ путь. Пассажиръ же не имѣетъ права требовать во всякое время выпуска на станцію для себя лично и для своего багажа; онъ не имѣетъ права оставаться на станціи любое время въ ожиданіи любого поѣзда. Въ силу ст. 155 порядокъ пользованія дворами и зданіями желѣзнодорожныхъ станцій утверждаются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ²⁾. Въ силу ст. 156 „сверхъ лицъ, которыя будутъ указаны въ правилахъ, издаваемыхъ на основаніи ст. 155, правомъ пребывать въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ то время, когда помѣщенія сіи вообще закрыты для публики, пользуются: а) пассажиръ, прибывшій на станцію и не могущій отправиться въ мѣсто, куда онъ слѣдуетъ, по случаю мятели, разлитія рѣкъ, темноты или отсутствія перевозочныхъ средствъ—до минованія сихъ препятствій, б) пассажиръ, заболѣвшій въ пути до полученія первоначальной врачебной помощи и в) каждое постороннее лицо, потерпѣвшее въ пути бѣдствіе и укрывшееся на станцію, какъ въ ближайшій жилой пунктъ — до минованія обстоятельствъ, заставившихъ искать пріюта на станціи“.

Вотъ тѣ условия, при которыхъ выпускъ на пассажирскія станціи обязателенъ, но и при этихъ условіяхъ недопущеніе на станцію, конечно, не всегда можно разсматривать, какъ нарушеніе ст. 1 Общ. Уст.; наоборотъ, при другихъ условіяхъ допущеніе пассажира на станцію никогда не можетъ считаться обязательнымъ.

Необязательно для желѣзныхъ дорогъ и принятіе багажа на храненіе до отправки. Въ дѣйствующихъ правилахъ примѣненія новаго пассажирскаго тарифа (Сб. Тар. № 585), однако, установлена

¹⁾ См. правила о времени открытія и закрытія кассъ въ Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1889 г. № 6. — Несвоевременное открытіе кассы возлагаетъ на желѣзную дорогу отвѣтственность за убытки, понесенные лицомъ, которое, благодаря этому упущенію, не могло поѣхать съ ближайшимъ поѣздомъ (рѣш. Австр. Высшаго Суда 3 августа 1876 г.—Buschmann, 40).

²⁾ См. Собр. Узак. 1891 г. № 20.—Проектъ правилъ пользов. пассажирскими помѣщеніями см. въ Журналахъ Совѣта по ж. д. 1890 г., стр. 229.

§ 55. Принципъ обязательности перевозки (ст. 1 493 О. У.); условия примѣненія его.

за это особая плата (2 коп. въ сутки съ мѣста), причемъ имѣется въ виду багажъ, *задержанный* не по винѣ желѣзной дороги, т.-е., не отправленный во время послѣ выдачи багажной квитанціи.

Вмѣстѣ съ пассажиромъ дорога обязана принять къ перевозкѣ его „ручную кладь“, но лишь тогда, когда она удовлетворяетъ требованіямъ, изложеннымъ въ ст. 30 Общ. Уст., т.-е., если она: 1) состоитъ изъ мелкихъ и легко переносимыхъ вещей, которыя безъ затрудненія помѣщаются въ пассажирскомъ вагонѣ и 2) имѣется въ такомъ количествѣ, которое можетъ помѣститься, безъ стѣсненія другихъ пассажировъ, въ пространство, отведенномъ въ вагонѣ для кладки этого рода. Лишь при этихъ условіяхъ отказъ въ допущеніи къ перевозкѣ ручной кладки равносильнъ неправильному отказу въ перевозкѣ самого пассажира ¹⁾.

Багажъ долженъ быть принятъ къ перевозкѣ лишь тогда, когда онъ соотвѣтствуетъ условіямъ, указаннымъ въ ст. 31 Общ. Уст. Въ силу этого закона „перевозкѣ въ качествѣ багажа подлежатъ лишь такіе предметы, которые упакованы въ чемоданы, сумки, корзины, дорожные мѣшки, шляпные картоны, маленькіе ящики и тому подобныя помѣщенія. Громоздкіе же предметы, упакованные на подобіе товаровъ, какъ, напр., ящики, бочки и т. п. допускаются къ перевозкѣ въ видѣ багажа только по мѣрѣ возможности, съ разрѣшенія начальника станціи“. Ст. 32 Общ. Уст. запрещаетъ „перевозить въ видѣ багажа вещества огнеопасныя или могущія причинить вредъ багажу другихъ пассажировъ или желѣзной дорогѣ“.

Условія приѣма *грузовъ* гораздо болѣе сложны. Въ Общемъ Уставѣ мы находимъ лишь нѣсколько отдѣльныхъ постановленій по этому предмету. Въ силу ст. 43 Общ. Уст. „станціи должны быть открыты для приѣма и выдачи грузовъ ежедневно, въ опредѣленные для каждаго времени года часы. Росписаніе часовъ, въ теченіе которыхъ станція должна быть открыта, а равно тѣхъ праздничныхъ дней, въ которые открытіе станцій необязательно, объявляется во всеобщее свѣдѣніе порядкомъ, установленнымъ Министромъ Путей Сообщенія ²⁾“. Такимъ образомъ, въ другіе дни и часы дорога не обязана принимать грузовъ.

¹⁾ По распор. Мин. Пут. Сообщ. пассажирамъ воспрещено брать съ собою въ пассажирскіе вагоны взрывчатыя вещества (исключая пороха въ количествѣ 3 фунтовъ), заряженное оружіе и животныхъ (кромѣ комнатныхъ—съ согласія всѣхъ прочихъ пассажировъ). Собр. Уз. 1886 г. № 59.

²⁾ Росписанія часовъ и дней для закрытія станцій *составляются* на казенныхъ дорогахъ начальниками, а на частныхъ — управляющими и дирек-

Условія приѣма грузовъ на *храненіе* впредь до отправки нормированы въ стт. 2 (п. 6) 45, 46, 47 и 48 Общ. Уст. Дорога не обязана принять грузъ на храненіе впредь до возможной отправки лишь тогда, когда „на станціи всѣ назначенныя для склада грузовъ постоянныя сооруженія (ст. 45, п. 1 по прод.) и та часть дополнительныхъ складочныхъ площадей (ст. 45, п. 2 по прод.), которая приспособлена къ помѣщенію грузовъ (ст. 46 по прод.), заполнены, а доставленный грузъ не принадлежитъ къ числу подлежащихъ отправкѣ внѣ очереди или хотя и пользуется симъ правомъ, но не можетъ быть отправленъ въ теченіи 24 часовъ“ (ст. 2, п. 6 Общ. Уст.) Ст. 45 различаетъ: 1) „постоянныя сооруженія, назначенныя дорогою для склада и храненія грузовъ“ (пакгаузы, амбары, платформы и пр.), 2) площади, временно приспособленныя для этой цѣли (главнымъ образомъ, въ видахъ предохраненія грузовъ отъ *подмочки*—ст. 46), и 3) площади, предоставляемыя во временное пользованіе грузоотправителей, (безъ всякаго приспособленія ихъ для храненія); предоставленіе этихъ свободныхъ площадей для дороги *обязательно* (ст. 47). Всѣ эти складочныя мѣста должны быть показаны на планѣ, который *обязательно* долженъ быть вывѣшенъ на каждой станціи ¹⁾. Грузы, складываемые на площадяхъ, находящихся во временномъ пользованіи грузохозовъ, не считаются принятыми на храненіе. Они имѣютъ лишь преимущество въ занятіи складочныхъ помѣщеній двухъ первыхъ категорій по мѣрѣ ихъ освобожденія ²⁾. При заполненіи этихъ помѣщеній дорога, имѣя право, какъ сказано выше, приостановить приѣмъ грузовъ, обязана въ то же время немедленно заняться дальнѣйшимъ приспособленіемъ и расширеніемъ этихъ по-

торами, *утверждаются* для казенныхъ дорогъ Управленіемъ сихъ дорогъ, а для частныхъ — инспекторомъ, и *объявляются* въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ посредствомъ особыхъ объявленій; измѣненія въ росписаніяхъ приводятся въ дѣйствіе не ранѣе, какъ чрезъ 7 дней по опубликованіи (Собр. Уз. 1888 г. № 129; см., впрочемъ, Собр. Узак. 1898 г. № 17). Разницы между грузами большой и малой скорости (во времени приѣма) у насъ въ законѣ (Общ. Уст.) не установлено, между тѣмъ какъ, напр., по нѣмецкому регламенту, грузы большой скорости подлежатъ принятію и въ праздничные дни. По проекту Совѣта по ж. д. дѣламъ во время закрытія станціи для публики дорога не обязана допускать и *нагрузки и выгрузки средствами грузохозина* (Журналы 1889 г., стр. 22). По проекту XXVIII Общ. Съѣзда въ воскресные и праздничные дни станціи должны быть открыты лишь въ теченіе 4 часовъ, выборъ воихъ производится каждою дорогою особо (Проток. стр. 43).

¹⁾ О представленіи этихъ плановъ см. Сбор. Тар. № 274.

²⁾ Внесеніе этихъ грузовъ въ общую очередь, однако, допускается (Собр. Узак. 1895 г. № 136).

мѣщеній; размѣры и сроки этого расширенія, впрочемъ, опредѣляются М-омъ Путей Сообщенія (Собр. Узак. 1891 г. № 78).

Одновременно съ прекращеніемъ приѣма грузовъ на станцію прекращается и приѣмъ заявленій о грузахъ (для внесенія ихъ въ очередь) изъ частныхъ складочныхъ помѣщеній, „приписанныхъ“ къ станціи (Собр. Узак. 1896 г. № 120).

Въ отличіе отъ нашего закона, Бернская Конвенція, съ своей стороны, не признаетъ обязательнымъ для всѣхъ конвенціонныхъ дорогъ приѣмъ грузовъ на храненіе впродъ до отправки, ставя этотъ вопросъ въ зависимость отъ мѣстныхъ законовъ (ст. 5 Конвенціи)¹⁾.

Отъ приѣма грузовъ на храненіе слѣдуетъ отличать самую процедуру склада его на мѣстахъ, отведенныхъ для храненія. Эта процедура лежитъ на обязанности отправителя (Собр. Узак. 1889 г. № 77).

О всякой пріостановкѣ въ принятіи грузовъ, продолжающейся долѣе однихъ сутокъ, немедленно объявляется во всеобщее свѣдѣніе порядкомъ, устанавливаемымъ Министромъ Путей Сообщенія, и доводится до свѣдѣнія инспектора (нынѣ—управляющаго или начальника) дороги, который принимаетъ соотвѣтственныя мѣры къ возстановленію приѣма грузовъ. Оповѣщеніе дорогъ, находящихся въ прямомъ сообщеніи съ линіею, на которой послѣдовала пріостановка принятія грузовъ, производится порядкомъ, опредѣленнымъ въ конвенціяхъ сихъ дорогъ²⁾. Изъ ст. 4 Общ. Уст. можно заключить, что отказъ въ приѣмѣ груза вслѣдствіе заполненія площадей считается неправильнымъ, т.-е., подходящимъ подъ ст. 100, если не было необходимыхъ по закону объявленій и оповѣщеній о пріостановкѣ³⁾; при наличности же объявленій отправитель неправѣ винить дорогу, если расходы по доставкѣ груза на станцію оказались напрасными.

Условія приѣма грузовъ съ вѣтвей, направляющихся къ пристанямъ, фабрикамъ, заводамъ и т. п., опредѣляются особо для каждой вѣтви правилами, утверждаемыми Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ (ст. 50 Общ. Уст.).

Въ условія приѣма грузовъ къ перевозкѣ входитъ *составленіе накладной*, которая должна удовлетворять требованіямъ, изложеннымъ въ стт. 54—58 Общ. Уст.; дорога не обязана принимать груза безъ

¹⁾ На нѣмецкихъ дорогахъ въ силу § 55 регламента приѣмъ съ обожда-ніемъ для дорогъ обязателенъ.

²⁾ Ст. 4 О. У.—Болѣе подробныя „правила объ объявленіи во всеобщее свѣдѣніе о каждой пріостановкѣ въ отправленіи пассажирскихъ поѣздовъ и въ принятіи грузовъ, могущей продолжаться долѣе однихъ сутокъ“ см. въ Собр. Узак. 1896 г., №№ 18 и 57.

³⁾ См. *Проектъ* съ мотивами, стр. 338.

накладной ¹⁾). Она, дагѣ, не обязана принимать грузъ, если онъ дурно упакованъ (ст. 63), а равно, если отправитель не уплатитъ ей провозныхъ денегъ въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ подлежитъ обязательной франкировкѣ (ст. 67). Она освобождается отъ этой обязанности, когда грузъ подлежитъ перевозкѣ только при соблюденіи *особыхъ* условий (ст. 91), и условия эти отправителемъ не соблюдены. Наконецъ, она не только не обязана, но и не вправѣ принимать грузъ, если онъ *не дозволенъ* къ перевозкѣ (ст. 91).

Вотъ тѣ „условія перевозки“, которыя, главнымъ образомъ, имѣются въ виду въ ст. 2 Общ. Уст., и несоблюденіе которыхъ даетъ право дорогѣ на отказъ въ перевозкѣ пассажира, багажа или груза. Ст. 2 предполагаетъ неподчиненіе „условіямъ перевозки, опредѣленнымъ въ *настоящемъ уставѣ*“ (т.-е., въ Общемъ Уставѣ). Само собою разумѣется, что такое же значеніе должно имѣть и неподчиненіе всякимъ другимъ правиламъ перевозки, изданнымъ подлежащею правительственною властью, а равно и неподчиненіе законодѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ ²⁾).

б) Въ силу п. 2 ст. 2, дорога, дагѣ, вправѣ отказать въ приѣмѣ, „если перевозка пассажировъ или грузовъ *приостановлена* по распоряженію правительства, или же вслѣдствіе какого-либо чрезвычайнаго событія, или дѣйствіемъ непреодолимой силы“. Трудно сказать, зачѣмъ здѣсь понадобился особый терминъ „чрезвычайное событіе“ и чѣмъ оно отличается отъ „непреодолимой силы“ (понятіе о коей разъяснено выше). Въ Бернской Конвенціи—ст. 5—и здѣсь упоминается лишь о „непреодолимой силѣ“ („*circumstances de force majeure*“) ³⁾. Приостановка санкціонируетъ отказъ въ приѣмѣ груза лишь тогда, когда о ней оповѣщено порядкомъ, изложеннымъ въ ст. 4 Общ. Уст. (см. выше). Кромѣ того, слѣдуетъ замѣтить, что *приостановленіе перевозки* не даетъ само по себѣ права дорогѣ на отказъ въ приѣмѣ грузовъ *на храненіе* впредь до отправки (ст. 49 Общ. Уст.)

в) П. 3 ст. 2 Общ. Уст. признаетъ право на отказъ въ приѣмѣ

¹⁾ Накладная подлежитъ предъявленію и тогда, когда грузъ складывается на площадяхъ, не приспособленныхъ для храненія грузовъ, и остается на попеченіи грузохозяевъ (см. выше, стр. 78).

²⁾ По нѣмецкому закону (art. 422 Кодекса) приѣмъ необязателенъ, „если отправитель не подчиняется дѣйствующимъ и опубликованнымъ распоряженіямъ управленія дороги (den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung) относительно провозной платы, порядка сдачи грузовъ къ отправленію и другихъ предоставленныхъ усмотрѣнію дорогъ условий перевозки“. См. Eger, III, 187; Nahn, II, 702.

³⁾ Наши переводчики Конвенціи въ погонѣ за разнообразіемъ слога, впрочемъ, здѣсь также вмѣсто „*circumstances de force majeure*“ употребили выраженіе „чрезвычайныя обстоятельства“.

пассажира, „если въ отходящемъ пассажирскомъ поѣздѣ, состоящемъ изъ установленнаго числа вагоновъ подлежащихъ классовъ, не окажется свободнаго мѣста“. Это постановленіе дополняется ст. 16, которая гласитъ, что „число пассажирскихъ поѣздовъ и вагоновъ въ нихъ должно соответствовать существующей на каждой линіи въ данное время, потребности въ безпрепятственной перевозкѣ пассажировъ въ предѣлахъ представляемыхъ каждою дорогою пропускной способности и подъемной силы поѣздовъ. Нормальное число вагоновъ въ поѣздахъ, а равно случаи отправленія пассажирскихъ экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ, опредѣляются для каждой дороги Министромъ Путей Сообщенія, соображаясь съ размѣрами обнаруживающагося въ разные времена года пассажирскаго движенія“. Въ силу ст. 20 „при недостаткѣ свободныхъ мѣстъ пассажирамъ прямого сообщенія, прибывшимъ въ поѣздъ на узловую станцію, отдается предпочтеніе предъ новыми пассажирами“.

г) Кроме того, дорога можетъ отказать въ принятіи къ перевозкѣ пассажира, если онъ находится: а) „въ нетрезвомъ состояніи или явно непристойной одеждѣ и б) въ такомъ болѣзненномъ состояніи, которое можетъ угрожать опасностью другимъ пассажирамъ (падучая или заразительная болѣзнь, умопомѣшательство и т. п.), буде, притомъ, для такого пассажира не будетъ взято особое отдѣленіе“ (ст. 2 п. 4) ¹⁾.

д) Наконецъ, въ перевозкѣ *груза* можетъ быть отказано, „если перевозка предъявленнаго къ отправкѣ груза требуетъ особо приспособленныхъ перевозочныхъ средствъ, которыхъ желѣзная дорога не имѣетъ и имѣть не обязана“ ²⁾ (ст. 2, п. 5) ³⁾.

Сверхъ перевозки и храненія грузовъ впредь до перевозки обязанностью каждой дороги по Общему Уставу является: 1) *прямое сообщеніе*, т.-е. перевозка до станцій *чужихъ* дорогъ по пассажирскимъ билетамъ, багажнымъ квитанціямъ и товарнымъ накладнымъ, выдаваемымъ станціею отправленія на весь путь (стт. 7—9), 2) исполне-

¹⁾ По распоряженію Мин. Путей Сообщ., сверхъ того, такіе пассажиры не принимаются въ поѣздъ безъ *проводатыхъ* (Соб. Узак. 1886 г. № 79).

²⁾ Значитъ, если приспособленія, хотя бы и необязательныя, имѣются, то перевозка становится обязательною (см. Проектъ съ мотивами, стр. 243). Если дорога приспособлена только для опредѣленныхъ перевозокъ (наприм., для перевозки угля), то она можетъ отказать въ приемѣ обыкновенныхъ грузовъ. При обязательной перевозкѣ груза въ открытомъ вагонѣ (см. выше, § 25) приспособленія для укладки по большей части доставляются отправителемъ. О необходимости особаго утвержденнаго перечня такихъ приспособленій см. *Протоколы* ЛПН Конв. Съѣзда.

³⁾ Шестой случай, когда дорога вправѣ отказать въ приемѣ груза (заполненіе всѣхъ площадей для храненія) былъ указанъ уже выше.

ніе таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ обрядностей (ст. 66) и 3) взысканіе наложенныхъ платежей (стт. 74 — 6). Неправильный отказъ желѣзной дороги въ принятіи на себя одной изъ этихъ обязанностей слѣдуетъ считать равносильнымъ отказу въ принятіи на себя самой перевозки (т.-е. когда дѣло идетъ о грузѣ,—здѣсь примѣняется ст. 100), если только, благодаря этому отказу, пассажиръ или отправитель вынуждены были отказаться отъ услугъ дороги, т.-е. перевозка пассажира, багажа или груза не состоялась. Остановимся теперь на каждой изъ этихъ обязательныхъ операций въ отдѣльности.

1) Обязательность *прямаго сообщенія* отнюдь сама собою не вытекаетъ изъ обязательности перевозки. Во многихъ странахъ, гдѣ обязательность перевозки давно признана, прямое сообщеніе до сихъ поръ не признается обязательнымъ. По нѣмецкому закону (art. 422 Кодекса) перевозка грузовъ для каждой дороги обязательна только по ея линіи: „für ihre Bahnstrecke“¹⁾. По нашему закону (ст. 8 Общ. Уст.) „для всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ перевозки прямаго сообщенія обязательны: 1) по пассажирскому движенію²⁾—между тѣми станціями разныхъ дорогъ, которыя будутъ опредѣлены по взаимному соглашенію дорогъ, утвержденному Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и 2) по товарному движенію большой и малой скорости—между всѣми вообще станціями, открытыми для приема и выдачи грузовъ“.

Перевозка прямаго сообщенія обязательна лишь для дорогъ, „непрерывно связанныхъ между собою рельсовымъ путемъ“. Перерывъ рельсоваго пути, хотя бы и незначительный, устраняетъ *обязательность* прямаго сообщенія, хотя на практикѣ и бываетъ, что дороги, не взирая на этотъ перерывъ, берутъ на себя всю перевозку, т.-е. принимаютъ на себя гужевую или водяную перевозку между станціями (стт. 10 и 70)³⁾. Ст. 11, повторяя законъ 15 іюня 1879 г.,

¹⁾ См. Eisenb. Eutsch. V, стр. 259. Вопросъ объ обязательности прямаго сообщенія считается спорнымъ и во Франціи (Lyon-Saôn, I, 513).—По Бердской Конвенціи (ст. 3) изъ прямаго сообщенія могутъ быть исключены нѣкоторые предметы „вслѣдствіе ихъ высокой цѣнности, ихъ свойствъ или опасности“.

²⁾ Тутъ разумѣется и перевозка багажа.

³⁾ Статья 10 даетъ дорогамъ только *право* на распространеніе прямыхъ сообщеній за предѣлы рельсоваго пути. Кромѣ того, если дорога для этой цѣли вступить въ договоръ съ однимъ транспортнымъ (напр., пароходнымъ) предпріятіемъ, то ни изъ ст. 1, ни изъ стт. 8 и 10, ни, наконецъ, изъ ст. 71 нельзя заключить, чтобы дорога обязана была войти въ такое же соглашеніе съ *другимъ* транспортнымъ предпріятіемъ, предлагающимъ тѣ же условія и эксплуатирующимъ тотъ же путь. Эта обязанность признается, наприм., во Франціи по закону 1845 года (см. разъясненіе этого закона у Dalloz, 1889, стр.

обязываетъ желѣзныя дороги по требованію Министерства Путей Сообщенія „примыкать одна къ другой въ пунктахъ ихъ соединенія и устраивать сооруженія, необходимыя для прямого сообщенія“, но неисполненіе подобнаго требованія можетъ влечь за собою лишь отвѣтственность дорогъ передъ правительствомъ, а не передъ частными лицами.

Съ другой стороны, однако, законъ не дѣлаетъ разницы между дорогами ширококолейными и узкоколейными. Необходимость перегрузки или перехода изъ однихъ вагоновъ въ другіе не устраняетъ обязательности прямого сообщенія.

По пассажирскому движенію прямое сообщеніе представляетъ лишь вопросъ удобства. Поэтому, оно, какъ сказано, по Общему Уставу признано было обязательнымъ не между всѣми пассажирскими станціями, а лишь между тѣми, которыя будутъ опредѣлены по взаимному соглашенію дорогъ. Со введеніемъ новаго пассажирскаго тарифа (съ 1-го декабря 1894 г.) ограниченіе это, однако, устранено и прямое сообщеніе за нѣкоторыми исключеніями сдѣлано обязательнымъ для всѣхъ станцій русскихъ дорогъ¹⁾. Что касается товарнаго движенія, которое совершается безъ участія грузохозяина, то для него прямое сообщеніе составляетъ насущную необходимость, почему оно и давно признано обязательнымъ между всѣми станціями безъ различія группъ (которое прежде имѣло значеніе). Законъ не дѣлаетъ исключенія, между прочимъ, и для соединительныхъ вѣтвей между одноименными станціями разныхъ дорогъ. Прежде существовало правило, что, при наличности въ одномъ и томъ же пунктѣ нѣсколькихъ станцій смежныхъ дорогъ, грузъ могъ быть отправленъ только отъ или до станціи той дороги, по которой онъ долженъ прибыть или отбыть. Напр., грузъ изъ Москвы могъ быть адресованъ только на ст. С.-Петербургъ-Николаевской, а не, — напр. Балтійской ж. д., и, наоборотъ, для отправки въ Москву грузъ принимался только на ст. С.-Петербургъ-Николаевской, а не—Балтійской дороги. Это правило вызвано было тѣмъ, что, при участіи дороги въ одной лишь операціи приѣма или выдачи груза и въ перевозкѣ по соединительной вѣтви, значительные расходы и отвѣтственность по этимъ операціямъ не могутъ окунуться для нея тою весьма малою частью провозной платы,

223). См., впрочемъ, Собр. Узак. 1890 г., № 27: „правила объ устраненіи перн. ж. д.“.

¹⁾ Собр. Узак. 1894 г. № 192.—Исключены „соединительныя вѣтви“, если ими начинается или кончается поѣздка, а равно вѣтви и подъѣздные пути, эксплуатируемые на особыхъ основаніяхъ. Прямое сообщеніе обязательно не только въ кратчайшемъ, но и въ установленныхъ обходныхъ направленіяхъ (по желанію пассажира).

которая пришлась бы на ея долю по общему (нормальному) тарифу прямого сообщенія. Отправители всегда предпочтутъ посылать грузъ съ тѣхъ станцій и на тѣ станции, которыя по своему болѣе центральному мѣстоположенію въ городѣ для нихъ болѣе удобны, т.-е. уменьшаютъ расходы на городскую гужевую перевозку. Въ Общемъ Уставѣ, однако, никакого исключенія изъ прямого сообщенія для этихъ случаевъ не сдѣлано. Взамѣнъ этого, повдѣннѣ изданнымъ закономъ дорогамъ дано право на взиманіе, съ утвержденія правительства, *возвышенной платы* за соединительную вѣтвь съ отправителей, желающихъ воспользоваться станціею какой-либо дороги исключительно для пріема или выдачи груза ¹⁾.

Прямое сообщеніе въ силу ст. 8 Общаго Устава было обязательно лишь между русскими желѣзными дорогами. Позднѣйшимъ закономъ (Собр. Узак. 1891 г. № 71) русскимъ дорогамъ вмѣнено въ обязанность по требованію правительства вступать въ прямыя сообщенія съ заграничными (примѣч. I къ ст. 8 Общ. Уст. по прѣд. 1893 г.). Законъ этотъ изданъ въ виду Бернской Конвенціи. Внесеніе русскихъ дорогъ въ списокъ дорогъ, подчиненныхъ Конвенціи, и исключеніе ихъ изъ этого списка предоставлено Министру Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ.

Обязательность прямого сообщенія означаетъ, что дороги должны везти пассажира, багажъ или грузъ по одному документу, выданному на весь путь и, какъ сказано въ ст. 9, „передавать провозимые грузы и принятый пассажирскій багажъ съ одной дороги на другую, безъ участія въ томъ хозяина груза или багажа“; это избавляетъ пасса-

¹⁾ Высоч. утв. Мн. Госуд. Сов. 12 января 1887 г. и Циркул. Мин. Пут. Сообщ. отъ 4 іюня 1887 г. за № 5207 (Указ. Мн.в Пут. Сообщ. 1887 г. № 23; См. также П. С. З. 1887 г., № 4817). Еще до этого закона дорогами сдѣланы попытки въ томъ же смыслѣ; см., напр., Проток. I гр. № 102 и II гр. № 80, въ которыхъ предложено за передаточную вѣтвь взимать всегда, какъ за 6 в. и по высшему тарифу, такъ чтобы „плата за провозъ по вѣтвямъ была приравнена къ гужевой“. См. также Проток. I гр. № 107, въ которомъ разъяснено, что, при участіи какой-либо дороги только въ пріемъ или выдачѣ груза, она не считается участвующею въ прямомъ сообщеніи, т.-е., напр., отправка Ревель-С.-Петербургъ Никол. ж. д. *не считается отправкою прямого сообщенія*; разъясненіе это, въ виду ст. 7 Общ. Уст., не можетъ быть признано правильнымъ. См. дебаты о станціяхъ г. Кіева и пр. въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1886 г., стр. 19—23; Совѣтъ отнесся сочувственно къ ходатайству XXIII Общ. Съѣзда и положилъ сдѣлать представленіе о восстановленіи стараго порядка законодательнымъ путемъ; представленіе это отвергнуто Госуд. Совѣт. (законъ 12 янв. 1887 г.). См. еще Собр. Узак. 1891 г. № 129 (о томъ, какая дорога считается дорогою отправленія), Сборн. Тар. № 367 (о таксированіи грузовъ за соединительную вѣтвь по *мѣстному* тарифу) и новые тарифы I и II группы (последнее изд.—съ 1-го янв. 1897 г.).

жира отъ неудобствъ, а грузохозяина — отъ необходимости держать своихъ агентовъ въ пути и отъ многократнаго примѣненія стт. 51, 86, 102, 103 Общ. Уст. и др. Засимъ, для понятія о прямомъ сообщеніи безразлично, въ какомъ именно порядкѣ будетъ совершаться самое передвиженіе; это уже вопросъ техническаго удобства. Прямое сообщеніе можетъ быть съ пересадкою пассажировъ въ пути и безъ пересадки, съ перегрузкою влады и безъ перегрузки, съ большими или меньшими остановками на узловыхъ станціяхъ (см., впрочемъ, ст. 93 Общ. Уст.). Однако, еще закономъ 15 іюня 1879 года (Собр. Уз. 1879 г. № 100), который впервые установилъ въ принципѣ обязательность прямого пассажирскаго и товарнаго сообщенія по требованію Мин. Путей Сообщенія, вмѣнено было въ обязанность дорогамъ прямого сообщенія входить между собою въ соглашеніе объ обмѣнѣ и передачѣ вагоновъ, т.-е. о безперегрузочномъ сообщеніи, и, съ устройствомъ вторыхъ путей, пропускать поѣзды другихъ дорогъ въ полномъ составѣ, безъ принадлежащихъ имъ паровозовъ, а по требованію Мин. Путей Сообщенія—также съ паровозами и прислугою посторонней дороги. Особый сборъ съ отправителей за перегрузку, какъ мы видѣли, давно отмѣненъ правительствомъ (Цирк. Мин. Путей Сообщ. 1883 г. № 156 и 1885 г. № 8147). Постановленія закона 12 іюня 1879 года воспроизведены въ ст. 9 Общ. Уст. (ср. также, ст. 11, п. 3), а въ силу ст. 12 „взаимныя права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по указаннымъ въ стт. 9... предметамъ, въ хозяйственномъ собственно отношеніи, опредѣляются письменными соглашениями между дорогами. Проекты сихъ соглашеній представляются на усмотрѣніе Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и приводятся въ исполненіе на основаніяхъ, указанныхъ въ статьѣ 10. Если дороги не придуть къ соглашенію между собою, то взаимныя ихъ права и обязанности по вышеозначеннымъ предметамъ, опредѣляются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Возникающіе при этомъ техническіе вопросы разрѣшаются Министромъ Путей Сообщенія“¹⁾).

2) *Исполненіе таможенныхъ, акцизныхъ и полицейскихъ обрядностей*, необходимыхъ до сдачи груза получателю, можно считать обязательнымъ для дорогъ²⁾ по смыслу ст. 66 Общ. Уст. не только

¹⁾ Въ Проектѣ (ст. 134) предложено было обязать дороги перевозить пассажировъ безъ пересадки и грузы безъ перегрузки въ случаяхъ, опредѣленныхъ Высшимъ Совѣтомъ. Постановленіе это исключено Госуд. Совѣтомъ въ виду закона 15 іюня 1879 г. (Общ. Уст. съ сужд., стр. 14—17).

²⁾ Эта обязанность до нѣкоторой степени можетъ считаться вытекающей изъ договора перевозки, ибо по этому договору возчикъ обязанъ устранить въ пути всѣ *препятствія* къ доставкѣ груза на мѣсто назначенія, а въ томъ числѣ и препятствія таможенныя.

во время нахождения груза въ пути, но и въ мѣстѣ назначенія груза; ст. 66 только „предоставляетъ“ получателю исполненіе обрядностей на мѣстѣ назначенія, „если въ накладной не содержится несогласнаго съ симъ условія“, т.-е., какъ бы предполагается, что отправитель въ накладной всегда вправѣ обязать желѣзную дорогу взять на себя исполненіе обрядностей. Противоположный выводъ, однако, можно сдѣлать изъ ст. 102 Общ. Уст., въ силу которой грузъ, сданный въ таможенную, считается выданнымъ самому получателю; разъ же грузъ считается выданнымъ получателю, то само собою понятно, что взять на себя дальнѣйшія надъ нимъ операциі дорога *можетъ* добровольно, но вовсе не обязана.

Дорога обязана брать на себя исполненіе обрядностей только тогда, когда всѣ необходимыя бумаги находятся въ порядкѣ. Хотя въ силу ст. 66 она и не отвѣчаетъ за послѣдствія неисправности бумагъ, но такъ какъ послѣдствія эти по существующимъ правиламъ ей приходится нести, прежде всего, на самой себѣ, то и понятно, что, усмотрѣвъ неисправность бумагъ, она вправѣ отклонить отъ себя исполненіе обрядностей и даже вправѣ отказать въ приѣмъ груза. Бумаги должны быть приложены къ самой накладной (Общ. Уст., стт. 66 и 57, п. 8); дорога не обязана принимать грузъ безъ бумагъ, съ однимъ лишь обязательствомъ отправителя доставить ихъ въ послѣдствіи; это могло бы повести къ потерѣ бумагъ.

3) Наконецъ, для дорогъ обязательно *взысканіе наложенныхъ платежей по порученію отправителей*. Законъ (ст. 74 Общ. Уст.) не дѣлаетъ изъятій ни для какихъ грузовъ ¹⁾, изъятій, существовавшихъ по прежнимъ условіямъ перевозки (для опасныхъ веществъ, для грузовъ, подверженныхъ порчѣ, для скота и т. д.) ²⁾. Точно такъ же нашъ законъ не устанавливаетъ никакихъ ограниченій от-

¹⁾ Согласно инструкціи для выдачи ссудъ подъ хлѣбные грузы (Собр. Узак. 1889 г., № 21) платежъ не можетъ быть наложенъ на такой хлѣбный грузъ, подъ который выдана ссуда въ силу закона 14 іюня 1888 г.

²⁾ Цѣлью этихъ изъятій было устранить излишніе споры при выдачѣ груза; благодаря этимъ спорамъ и происходящему отъ нихъ замедленію въ выдачѣ, грузы часто портятся или теряютъ цѣнность или чрезмѣрно обременяются полежалымъ. По прежнимъ условіямъ перевозки, впрочемъ, взысканіе наложенныхъ платежей вообще принципіально не считалось обязательнымъ, и на этомъ настаивали также представители нѣкоторыхъ нашихъ дорогъ при обсужденіи Проекта на XVIII Общемъ Сѣздѣ (Замѣч. XVIII Сѣзда, стр. 31). На нѣмецкихъ дорогахъ существовалъ тотъ же порядокъ до 1872 г. (Eger, II, 426). Во французской практикѣ приѣмъ грузовъ съ наложеннымъ платежемъ также не считается обязательнымъ (Lanckmann, 157; Lyon-Saïon, II, 512). Бернская Конвенція (ст. 13) не допускаетъ наложенія платежа на грузы, подлежащіе обязательной франкировкѣ.

носителю *размѣра* наложенныхъ платежей (ограниченія эти существуютъ на заграничныхъ дорогахъ и въ Бернской Конвенціи (ст. 13 и § 5 „исполн. пост.“), которая не допускаетъ наложенныхъ платежей въ размѣрѣ, превышающемъ стоимость груза, а равно платежей, превышающихъ 2000 франковъ на одну отправку). Такимъ образомъ, отправитель вправе наложить платежъ на любой грузъ въ любой суммѣ. Отъ него нельзя требовать также, чтобы онъ указалъ, по какому основанію онъ налагаетъ платежъ ¹⁾.

Кромѣ приведенныхъ операцій для дорогъ слѣдуетъ считать также обязательною *выдачу ссудъ* подъ хлѣбные грузы въ силу закона 14 іюня 1888 года;—но лишь въ томъ случаѣ, если дорога заявить желаніе открыть у себя выдачу ссудъ, и это ей будетъ разрѣшено правительствомъ ²⁾. Въ силу инструкціи Государственному Банку по выдачѣ ссудъ, утвержденной по соглашенію Минист. Финансовъ и Путей Сообщенія и Государственного Контроля (Собр. Узак. 1889 г. № 21; 1891 г. № 67) дорога вправе отказать въ выдачѣ ссуды, если найдетъ, что качество хлѣба не обезпечиваетъ ссуды. Въ этомъ случаѣ по требованію грузохозяина составляется протоколъ (ст. 13 Общ. Уст.), который вмѣстѣ съ пробами хлѣба препровождается на окончательное разрѣшеніе учетнаго комитета при ближайшей конторѣ Государственного Банка. Дорога, желающая открыть у себя выдачу ссудъ, должна сообщить правительству, на какихъ станціяхъ, подъ какіе сорта хлѣба и по какимъ цѣнамъ ссуды будутъ выдаваться. О началіи и приостановленіи приѣма хлѣбныхъ грузовъ въ особые складочныя помѣщенія съ выдачею ссудъ должно быть опубликовано во всеобщее свѣдѣніе ³⁾.

¹⁾ Т.-н. Specificirung, обязательная, напр., на нѣмецкихъ дорогахъ для т.-н. Spesenannahmen и введенная съ цѣлью устранить споры при выдачѣ груза получателю и предупредить возможность превращенія желѣзной дороги въ банковое учрежденіе для взыскаія платежей, не имѣющихъ никакого отношенія къ перевозимому грузу. Точно также и по Финляндскому Положенію наложеніе платежа допускается только для возмѣщенія „издержекъ отправителя“.

²⁾ См., наоборотъ, въ Проток. XXV Общ. Съѣзда ходатайство о признаніи начала факультативности ссуды.

³⁾ Къ числу операцій, обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ, относятся еще обязательное „страхованіе“ грузовъ и багажа (стт. 34 и 108 Общ. Уст.), но такъ какъ сущность этого „страхованія“ заключается только въ фиксированіи размѣра вознагражденія, то его и нельзя разсматривать, какъ самостоятельную операцію.

§ 56. Отвѣтственность за служащихъ.

За первымъ общимъ положеніемъ объ обязательности для желѣзныхъ дорогъ перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, въ Общемъ Уставѣ слѣдуетъ второе общее положеніе, изложенное въ ст. 5: объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за своихъ служащихъ.

Въ силу ст. 5 „*желѣзная дорога отвѣтствуетъ за вредъ и убытки, причиненные служебными дѣйствіями служащихъ на ней, а равно другихъ лицъ, назначенныхъ ею для выполненія перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій.* При этомъ она имѣетъ право на возмѣщеніе уплаченнаго ею или присужденнаго съ нея вознагражденія за личный или имущественный вредъ или убытокъ изъ имущества тѣхъ лицъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе или неисправность“ ¹⁾.

Отличіе этого закона отъ общаго правила объ отвѣтственности хозяевъ за служащихъ, изложеннаго въ стт. 687 и 2235 Зак. Гражд., заключается въ томъ, что по общему закону „*господа и вѣрители*“ отвѣчаютъ за вредъ и убытки, причиненные дѣйствіями своихъ слугъ и повѣренныхъ только тогда, когда дѣйствія эти совершены: а) при исполненіи даннаго имъ порученія и сообразно съ приказаніями или полномочіемъ и б) могли быть предотвращены господами и вѣрителями, т.-е., другими словами, когда „*господа*“ виновны въ дѣяніяхъ слугъ или предполагаются виновными (*quasi delictum*); по спеціальному же закону, изложенному въ ст. 5 Общ. Уст., эти ограниченія почти устранены и для отвѣтственности желѣзной дороги за своихъ служащихъ требуются лишь нѣкоторыя формальныя условія, которыя сами по себѣ отнюдь не могутъ свидѣтельствовать о какой-либо винѣ дороги или, точнѣе, ея юридическихъ представителей. Дорога отвѣчаетъ, хотя бы никакой вины ни въ выборѣ служащихъ (*culpa in eligendo*) ²⁾, ни въ надзорѣ за ними (*culpa in inspiciendo*) и не было обнаружено.

Для объясненія этой усиленной отвѣтственности многіе прибѣгаютъ къ такимъ общимъ юридическимъ афоризмамъ, какъ то, что „во всякомъ дѣлѣ убытки должны падать на того, кому достается

¹⁾ Ст. 29 Бернской Конвенци: „*Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé*“.

²⁾ О *culpa in eligendo* рѣдко можетъ быть рѣчь при громадномъ составѣ служащихъ на многихъ изъ нашихъ дорогъ. Такъ, напр., еще въ 1881 году на Юго-Западныхъ дорогахъ числилось 16 тысячъ служащихъ, на содержаніе которыхъ шло ежегодно 4 милліона рублей сер. (Труды Общ. Съѣзда 1881 г., стр. 270).

прибыль“ (*ubi commoda ibi et incommoda esse debent*), что предприниматель является солидарнымъ (?) съ самимъ предпріятіемъ ¹⁾ и т. д. Афоризмы эти не имѣютъ никакого опредѣленнаго юридическаго смысла и, если на нихъ полагаться, то изъ нихъ слѣдовало бы, что *всякій* вообще предприниматель долженъ отвѣчать за своихъ служащихъ по тѣмъ же правиламъ, по какимъ отвѣчаетъ желѣзная дорога. Болѣе вѣрное объясненіе усиленной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ и убытки по перевозкамъ, причиненные дѣйствіями служащихъ, заключается въ тѣхъ соображеніяхъ, которыя побудили законодателя устранить вообще *споры о винѣ или невинности* при разрѣшеніи вопроса объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ. Соображенія эти одни усматриваютъ въ сложности желѣзнодорожнаго дѣла, ссылаясь на то, что и другія сложныя промышленныя предпріятія (напр., банковыя) несутъ ту же безусловную отвѣтственность за своихъ служащихъ; другіе же болѣе правильно и согласно съ исторіей и примѣромъ иностранныхъ законодательствъ усматриваютъ *первоначальную причину* правила о безусловной отвѣтственности за служащихъ въ страховомъ характерѣ самаго договора перевозки (см. выше, § 22) или же въ томъ, что по характеру этого договора возчикъ беретъ на себя перевозку, какъ нѣчто цѣлое (*opus*), а, слѣдовательно, принимаетъ ее на свой личный рискъ (*suo periculo*) и, поэтому, несправѣ сваливать вину на служащихъ ²⁾.

Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что не во всѣхъ законодательствахъ общее правило объ отвѣтственности хозяевъ за своихъ служа-

¹⁾ См., напр., Деларовъ, объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей, стр. 105. Первый афоризмъ г. Деларовъ считаетъ юридическимъ объясненіемъ, а второй „бытовымъ“ (?), хотя съ такимъ же основаніемъ можно было бы и второй афоризмъ выдать за юридическое объясненіе, а первый за „бытовое“. такъ какъ въ обоихъ случаяхъ никакого дѣйствительнаго объясненія не находимъ. Объясненіе г. Деларова повторено въ представленіи Министра Юстиціи къ закону 28 января 1878 года объ измѣненіи ст. 683 Зап. Гражд. (цит. у г. Осецкаго. Смерть и увѣчые при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, 1-ое изд., стр. 4).

²⁾ Грузохозяинъ „не имѣетъ ни права, ни обязанности заботиться о томъ, какими именно способами вещи будутъ доставлены по назначенію, т.-е., личными ли средствами предпринимателя, или для этого необходимо посредство постороннихъ лицъ“ (рѣш. 1885 г. № 38 по д. Кошелевой). Впрочемъ, какъ уже замѣчено выше (стр. 128), въ послѣднее время замѣчается реакція противъ господствующаго взгляда на отвѣтственность возчика. Такъ по новому германскому торговому уложенію, отвѣтственность возчика признается лишь въ нормальныхъ предѣлахъ, и сообразно съ этимъ въ § 405 Уложенія постановлено, что возчикъ отвѣчаетъ лишь *за вину* своихъ служащихъ въ такомъ же объемѣ, какъ и за собственную *вину*. Постановленіе это, однако, не распространено на желѣзныя дороги, которыя продолжаютъ нести отвѣтственность за своихъ служащихъ (§ 431) въ болѣе широкомъ смыслѣ.

щихъ содержать въ себѣ тѣ оговорки, которыя содержатся у насъ въ ст. 687. Вѣроятный источникъ этой статьи—art. 1384 французскаго гражданскаго кодекса, формулированъ гораздо шире; по французскому закону хозяева и вѣрители отвѣчаютъ за убытокъ, причиненный ихъ „слугами и повѣренными“—„при исполненіи возложенныхъ на нихъ служебныхъ обязанностей“ (dans les fonctions auxquelles ils les ont employés). Судебная практика толкуетъ это правило весьма широко ¹⁾. Да, впрочемъ, и нашъ Сенатъ не придаетъ рѣшающаго значенія оговоркамъ ст. 687,—считая хозяевъ отвѣстственными за всѣ дѣйствія служащихъ, которые, „будучи вообще солидарны (?) съ предметомъ порученія, не выходятъ изъ предѣловъ дѣятельности, обозначенной самымъ свойствомъ возложеннаго на нихъ полномочія“ (рѣш. 1879 г. № 252; см. также рѣш. 1885 г. № 38).

Правило, изложенное въ ст. 5, законъ называетъ общимъ положеніемъ, потому что оно относится не къ какому-либо одному виду ответственности желѣзныхъ дорогъ, а вообще ко всѣмъ тѣмъ случаямъ, когда къ дорогѣ предъявляется требованіе, вытекающее изъ перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ; во всѣхъ этихъ случаяхъ служебное дѣйствіе агента желѣзной дороги (постояннаго или временнаго) считается какъ бы ея собственнымъ дѣйствіемъ ²⁾. Можетъ даже показаться, что ст. 5 идетъ еще далѣе и относится ко *всѣмъ вообще претензіямъ, какія только могутъ быть заявлены къ желѣзнымъ дорогамъ* (напр., къ претензіямъ подрядчиковъ, лицъ, у которыхъ захвачена земля, у которыхъ поггло имущество искрами отъ паровоза и т. д.). На самомъ дѣлѣ, однако, ст. 5 относится только къ претензіямъ, возникающимъ изъ *перевозки*, что видно изъ самаго мѣста этой статьи (она помѣщена въ первомъ раздѣлѣ Общаго Устава „о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ“). Всѣ же прочія претензіи должны разрѣшаться по общему закону (ст. 687 Зак. Гражд.), если о нихъ не имѣется специальныхъ постановленій ³⁾.

Общее положеніе ст. 5, разумѣется, не можетъ быть истолковано въ томъ смыслѣ, будто дорога должна отвѣчать и по *сдѣлкамъ*, на совершеніе которыхъ служащій *не былъ уполномоченъ*. Примѣненіе ст. 5 предполагаетъ, прежде всего, нарушеніе желѣзною дорогою

¹⁾ См. Zachariae-Puchelt Französisches Civilrecht, II, § 447.—Dalloz Repertoire 1874, I. 385.

²⁾ Въ нѣмецкомъ законѣ та же безусловная ответственность возника за своихъ служащихъ установлена лишь специально для претензій о вознагражденіи за утрату, порчу и просрочку груза (art. 400 Кодекса).

³⁾ Такое постановленіе находимъ, напр., въ правилахъ о „коммерческихъ агентствахъ“.

какой-либо обязанности по перевозкѣ, т.-е., предполагается, что обязанность возникла и, затѣмъ, была нарушена. Изъ сдѣлокъ же, совершенныхъ лицомъ не уполномоченнымъ, никакія обязанности для другого лица возникнуть не могутъ. Вслѣдствіе этого, дорога не обязана исполнять тѣхъ договоровъ, которые заключены съ ея агентами въ нарушение закона или законодѣйствующаго и опубликованнаго тарифа. Если, однако, самый фактъ заключенія такой сдѣлки представляетъ уже нарушение обязанностей по перевозкѣ, возложенныхъ закономъ на желѣзную дорогу, то дорога отвѣчаетъ *не по сдѣлкѣ, а за сдѣлку*; она отвѣчаетъ, напр., за незаконную льготу, оказанную одному отправителю въ нарушение ст. 71 Общ. Уст., за нарушение очереди (ст. 101), за недобросовѣстныя дѣйствія, удержавшія получателя отъ повѣрки сохранности груза при его приѣмѣ (ст. 103) ¹⁾.

„Служебныя дѣйствія“, за которыя дорога отвѣчаетъ въ силу ст. 5, это такія дѣйствія, которыя находятся въ связи съ служебнымъ званіемъ даннаго лица и званіемъ этимъ облегчаются ²⁾). Если, напр., кондукторъ загроздилъ рельсы или путевой сторожъ испортилъ поѣздной тормазъ, то дѣйствія эти нельзя считать „служебными“, и за нихъ дорога отвѣчаетъ лишь при тѣхъ же условіяхъ, какъ и за дѣйствія третьихъ лицъ, или же при условіяхъ, означенныхъ въ ст. 687 Зак. Гражд.

Ст. 5 имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, лишь служащихъ по транспортной части, которые участвуютъ въ выполненіи самой перевозки или соединенныхъ съ нею дѣйствій (въ томъ числѣ, напр., и въ операціяхъ по исполненію таможенныхъ и др. обрядностей—ст. 66 Общ. Уст.) или же, по крайней мѣрѣ, такъ или иначе представлены къ транспортной службѣ (напр. ламповщики, сторожа и пр.) ³⁾. Прочіе же служащіе (напр., въ правленіи, контролѣ сборовъ, въ мастерскихъ и т. п.) по характеру своей должности рѣдко могутъ совершать тѣ „служебныя дѣйствія“, которыя имѣетъ въ виду ст. 5,

Дорога отвѣчаетъ по ст. 5 не только за служащихъ, но и за „другихъ лицъ, назначенныхъ ею для выполненія перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій“. Слово „назначенныхъ“ не надобно понимать въ слишкомъ тѣсномъ смыслѣ, такъ какъ въ рѣш. Гражд.

¹⁾ Дорога не отвѣчаетъ, какъ уже сказано выше, по ст. 5 за дѣйствія носильщика, посланнаго за багажемъ или для сдачи багажа, разъ дѣйствія эти совершены уже послѣ выдачи багажа или до его приѣма, такъ какъ до приѣма дорога не несетъ никакихъ обязанностей въ отношеніи багажа, а съ выдачей обязанности ея погашаются (о противоположномъ разъясненіи Сената см. стр. 477).

²⁾ Eisenb. Entsch., II, 354.

³⁾ См. Schott. 362.

Кассац. Д-та 1885 г. № 38 разъяснено, что возчикъ отвѣчаетъ и за дѣйствія такихъ лицъ, услуги которыхъ для него обязательны (услуги лоцманской артели) ¹⁾.

Отвѣтственность дороги за служащихъ не исключаетъ, разумѣется, ответственности *самихъ служащихъ* предъ пассажиромъ или грузохозяиномъ за вредъ и убытки, причиненные ихъ виною, если вина эта будетъ доказана (ст. 684 Зак. Гражд.). Но при этомъ ни одна изъ сторонъ не вправѣ сослаться на договоръ перевозки, который для служащаго представляетъ *res inter alios acta*. Пассажиръ или грузохозяинъ не можетъ, ссылаясь на то, что договоръ нарушенъ, требовать отъ служащаго, чтобы онъ доказалъ, что нарушение это послѣдовало не по его винѣ; служащій же въ свою очередь не вправѣ сослаться на тѣ преимущества, которыми пользуется только сама дорога по договору съ отправителемъ или пассажиромъ (напр., по стт. 97, 104, 103 Общ. Уст. и проч.). Послѣднее иногда и побуждаетъ предъявлять иски прямо къ служащимъ, какъ это было у насъ до изданія Общаго Устава, когда ограниченная отвѣтственность дорогъ (въ размѣрѣ 5 руб. съ пуда) заставляла отправителей предъявлять иски прямо къ артелямъ.

По разъясненіямъ Правительствующаго Сената въ рѣш. по Общему Собр. за 1883 г. № 32 дорога можетъ быть привлечена къ отвѣтственности за служащихъ не только въ гражданскомъ судѣ, но и въ судѣ уголовномъ, въ качествѣ гражданскаго отвѣтчика за служащаго, преданнаго уголовному суду ²⁾.

¹⁾ „Отвѣтственность судовщика предъ грузоотправителемъ не прекращается и по принятіи судна на отчетность лоцмана“.—Къ числу „людей“, за которыхъ дорога отвѣчаетъ, не могутъ быть отнесены служащіе *почтоваго* вѣдомства (рѣш. Австр. Высшаго Суда 3 февр. 1888 г.—Buschmann, 31).

²⁾ Подобный порядокъ едва ли можетъ быть терпимъ, ибо приводитъ къ юридической путаницѣ и лишаетъ дорогу тѣхъ гарантій, которыя свойственны только гражданскому процессу. Съ допущеніемъ уголовного порядка отвѣтственности для желѣзныхъ дорогъ измѣняется порядокъ вызова къ суду; не допускаются: привлечение третьихъ лицъ, отзывъ на заочное рѣшеніе, нѣкоторые отводы, уменьшается число инстанцій и т. д. Въ виду этого, Министръ Путей Сообщенія справедливо настаивалъ на разрѣшеніи этого вопроса въ отрицательномъ смыслѣ, но Государственный Совѣтъ оставилъ вопросъ открытымъ (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 12). Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что, хотя по закону 12 іюня 1885 года всякое нарушение служащимъ правилъ перевозки, установленныхъ въ Общемъ Уставѣ, составляетъ наказуемый проступокъ, но въ порядкѣ гражданскаго иска въ уголовномъ дѣлѣ къ желѣзнымъ дорогамъ могутъ быть предъявляемы лишь претензіи о вознагражденіи за увѣче и смерть.—По разъясненію Сената, служащіе привлекаются къ уголовной отвѣтственности въ общемъ, а не въ служебномъ порядкѣ (см. Журналъ Мин. Пут. Сообщ., 1892 г. № 8).

По причинамъ, уже выше указаннымъ, мы не касаемся здѣсь вовсе вопроса о правѣ регресса желѣзныхъ дорогъ въ своимъ служащимъ, такъ какъ вопросъ этотъ не касается публики.

§ 57. Воспрещеніе договоровъ, ограничивающихъ ответственность.

Устанавливая по тѣмъ или другимъ причинамъ строгія правила объ ответственности желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ, законодатель не могъ не имѣть въ виду, что желѣзныя дороги, будучи предприятиями почти монопольными и по экономической силѣ своей имѣя возможность диктовать условія своимъ контрагентамъ, всегда могли бы обойти эти правила путемъ частныхъ соглашеній, еслибы это было допущено, т.-е. еслибы правила объ ответственности желѣзныхъ дорогъ носили характеръ диспозитивный на подобіе большинства другихъ нормъ гражданского права ¹⁾). Въ виду этого, въ ст. 6-ой Общ. Устава постановлено, что *„всякія предварительныя на случай моущаго послѣдовать вреда или убытка сдѣлки и соглашенія желѣзныхъ дорогъ съ пассажирами и отправителями или получателями грузовъ, клонящіяся къ измѣненію ответственности, возлагаемой на желѣзныя дороги постановленіями настоящаго Устава или къ совершенному освобожденію дорогъ отъ сей ответственности, признаются не действительными“* ²⁾.

Это правило, впрочемъ, въ нашей и въ иностранной судебной практикѣ многіе давно уже считали юридической аксіомой ³⁾). На этомъ основаніи у насъ отвергали силу „условій перевозки“ съ ихъ системою ограниченаго вознагражденія (въ размѣрѣ 5 руб. съ пуда), силу „подписокъ обезпеченія“ и т. п. Въ подтвержденіе этихъ выводовъ ссылались на *психическое принужденіе*, подъ вліяніемъ котораго будто бы находились отправители, соглашаясь на подобныя условія и подписки. Легко, однако, видѣть всю слабость этого аргу-

¹⁾ Въ послѣднее время, впрочемъ, раздаются голоса и противъ допущенія условій, ограничивающихъ ответственность, по обыкновеннымъ договорамъ перевозки, напр., въ коносаментахъ. Римское право, однако, допускало договорныя ограниченія ответственности по *rescriptum* (Goldschmidt. Das *rescriptum* въ *Zeitschr. für ges. Handelsrecht* 1860, III, 334).

²⁾ То же правило находимъ, напр., и въ законѣ о товарныхъ складахъ (Собр. Узак. 1888 года № 42, ст. 15) съ тою лишь разницею, что складамъ предоставлено входить съ товарохозяевами въ соглашеніе объ условіяхъ ответственности за утрату или порчу товара отъ самыхъ свойствъ его или отъ недостатковъ упаковки.

³⁾ Этими, быть можетъ, объясняется то, что въ Бернской Конвенціи мы не находимъ особаго правила о воспрещеніи *договоровъ*, ограничивающихъ ответственность (ст. 4 Конвенціи касается лишь „тарифовъ“, а не договоровъ).

мента, который, если отнестись къ нему серьезно, могъ бы привести къ признанію недѣйствительности тысячи другихъ договоровъ, если только на сторонѣ одного изъ контрагентовъ находится сила экономическая, моральная и всякая другая. Ссылались, кромѣ того, на *безнравственность* соглашеній объ ограниченной отвѣтственности, такъ какъ они влекутъ за собою небрежное отношеніе желѣзныхъ дорогъ къ исполненію своихъ обязанностей. Но странно признавать безнравственнымъ то, что *узаконено* во многихъ государствахъ и даже отчасти санкціонировано нашимъ Общимъ Уставомъ (ст. 109). Ссылались, наконецъ, на ст. 683 Зак. Гражд. по продолж. 1879 года; но этотъ законъ, вопреки мнѣнію Сената, ни по буквальному смыслу, ни по мотивамъ, не имѣетъ отношенія къ грузовому движенію. Въ силу стт. 1528 и 1585 Зак. Гражд. законность указанныхъ выше соглашеній не могла подлежать сомнѣнію ¹⁾. Незаконными можно было считать только соглашенія о сокращеніи срока давности (рѣш. 1879 г. № 386 по д. Кожевникова), о прегражденіи прямого доступа къ суду и т. п., такъ какъ подобныя соглашенія нарушали начала публичнаго права ²⁾.

¹⁾ Такимъ образомъ, нельзя отвергать, что ст. 6 Общ. Уст. заключаетъ въ себѣ для желѣзныхъ дорогъ *ограниченіе имущественныхъ гражданскихъ правъ*,—ограниченіе, котораго избѣгнуть было невозможно, вопреки общему началу, принятому въ Общемъ Уставѣ (см. *Общ. Уст.* съ сужд., стр. 4).

²⁾ Само собою разумѣется также, что достаточнымъ основаніемъ для ограниченной отвѣтственности не могли служить *сами по себѣ правила, установленныя Мин. Путей Сообщенія* (рѣш. Прав. Сената 1878 г. № 247 по д. Шилова, 1879 г. № 83 по д. Руссаго Ллойда, 1883 г. № 5 по д. Харахорина, 1882 г. № 105 по д. Росс. Общества Тр. Кладей: власть Министра, въ силу ст. 718 Уст. Пут. Сообщенія, не даетъ права на ограниченіе законной отвѣтственности; въ болѣе старомъ рѣшеніи—1875 г. № 287 по д. Майера—Сенатъ, однако, былъ другого мнѣнія, ссылаясь на разъясненія, данныя въ рѣш. 1869 г. № 489; см. также рѣшеніе 1873 г. № 376 по д. Левина и № 1507 по д. Кожевникова). По вопросу о правѣ министровъ устанавливать правила объ условіяхъ и размѣрѣ отвѣтственности см., между прочимъ, Собр. Узак. 1890 г. № 67, уставъ Общества товарныхъ складовъ и проч., въ которомъ постановлено, что условія отвѣтственности и размѣръ вознагражденія за транспортируемые грузы опредѣляются Мин. Финансовъ по соглашенію съ Министр. Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія и Юстиціи (§ 25); то же постановленіе содержится въ уставѣ бывшаго страховаго и транспортнаго общества „Россіанитъ“—Собр. Узак. 1890 г. № 93, § 5. — Съ другой стороны, Сенатомъ разъяснено, что договоръ (подписка обезпеченія), заключенный въ нарушение министерскихъ правилъ (цирк. 30 апрѣля 1875 г.), eo ipso не можетъ быть еще подведенъ подъ ст. 1529 Зак. Гражд. (рѣш. 1887 г. № 179 по д. Шава). Съ тѣмъ же правомъ можно сказать, что *договоры, ограничивающіе отвѣтственность, установленную не правилами Общ. Устава, а—правилами, изданными въ административномъ порядкѣ, не могутъ быть подводимы подъ ст. 6 Общ. Уст.*

Впрочемъ, многіе суды, отвергая доводы о недѣйствительности договоровъ, ограничивающихъ ответственность, требовали только представленія точныхъ *доказательствъ о томъ, что такія соглашенія въ действительности состоялись*: отвергалось, напр., значеніе подписи отправителя, а тѣмъ паче его служащихъ, на накладной въ смыслѣ согласія на „условія перевозки“ и т. п. ¹⁾.

Совершенно аналогичныя явленія имѣли мѣсто и въ судебной практикѣ нѣмецкой, французской, англійской, итальянской и т. д. ²⁾. Въ *нѣмецкой* практикѣ еще до изданія Торговаго Кодекса суды признавали недѣйствительными договоры и условія перевозки объ ограниченіи ответственности, хотя противъ этого возражали Гольдшмидтъ, Эндеманъ, Кохъ и многіе другіе авторитетные юристы ²⁾. Во *Франціи* (и въ прочихъ государствахъ, гдѣ примѣняется французское право) тотъ же вопросъ считается спорнымъ и по настоящее время. Практика, въ лицѣ французскаго кассационнаго суда, повиди-

¹⁾ См. рѣш. 1884 г. № 121 по д. Шмальца, 1877 г. № 370 по д. Штерна, 1879 г. № 88 по д. Гагена, 1875 г. № 434 по д. Гулева, 1873 г. № 376, по д. Левина и т. п. См. также, напр., рѣшеніе Сената 1880 г. № 133 по дѣлу Яшунскаго, въ которомъ Сенатъ призналъ относящимся къ существу дѣла (?) выводъ Палаты о томъ, что по договору перевозки съ наложеннымъ платежемъ дорога обязывается доставить или вернуть грузъ въ цѣлости или выдать отправителю наложенный платежъ безъ ограниченія (въ случаяхъ пропажи) обыкновеннымъ размѣромъ вознагражденія по условіямъ перевозки (т.-е., нормою въ 5 р. съ пуда). Полное опроверженіе теоріи, отвергавшей силу договорныхъ ограниченій ответственности, находимъ, однако, въ рѣш. 1879 г. № 286 по д. Варшакова, въ которомъ разъяснено: 1) что подпись отправителя на накладной можетъ свидѣтельствовать о согласіи его на условія, напечатанныя на оборотѣ накладной, 2) что ограниченіе размѣра вознагражденія пятью рублями съ пуда не противорѣчитъ существу договора перевозки, ибо „при перевозкѣ могутъ послѣдовать различнаго рода случайности“ и „отъ подрядчика нельзя требовать большей попечительности насчетъ вѣренныхъ ему предметовъ, чѣмъ отъ самого хозяина“ (?) и 3) что возможность для желѣзныхъ дорогъ извлечь выгоду изъ ограниченнаго размѣра вознагражденія (путемъ присвоенія товара) недостаточна для подведенія договора подъ ст. 1529 Зак. Гражд.

²⁾ Eger, Die Einführung etc., 16.

³⁾ Тогдашнія условія перевозки нѣмецкихъ дорогъ вызвали массу жалобъ со стороны кучества; жалобы эти направлялись, между прочимъ, въ комиссію по составленію Торговаго Кодекса и напоминаютъ еще болѣе многочисленныя жалобы, которыя посыпались у насъ въ комиссію гр. Баранова съ момента ея учрежденія. Представители нѣмецкихъ дорогъ, наоборотъ, ходатайствовали объ оставленіи за дорогами полной свободы въ нормированіи перевозки, находя общія правила о транспортныхъ сдѣлкахъ, проектированныя комиссіею, совершенно неподходящими къ условіямъ желѣзнодорожной перевозки (Eger, III, 154—5). Результатомъ борьбы интересовъ кучества и желѣзныхъ дорогъ явился компромиссъ (см. выше, стр. 145).

тому, теперь на сторонѣ желѣзныхъ дорогъ¹⁾; она считаетъ ограничѣнія отвѣтственности по договорамъ вполне дѣйствительными, если только у отправителя есть выборъ между дешевымъ тарифомъ съ ограничекою отвѣтственностью и дорогимъ—съ отвѣтственностью полною; исключеніе дѣлается (или, по крайней мѣрѣ, дѣлалось раньше) для *размѣра вознагражденія*, ограниченія котораго считаются недѣйствительными. Въ то же время, однако, практика низшихъ инстанцій (особенно, коммерческихъ судовъ) до сихъ поръ враждебно относится къ желѣзнымъ дорогамъ, и принципы, которыми она руководится, находятъ сочувствіе у такихъ популярныхъ юристовъ, какъ Laurent, Sourdat, Pardessus и др.²⁾— Въ *Анліи* до закона 1854 г. въ принципѣ не считались воспрещенными отдѣльными соглашения (special contracts) желѣзныхъ дорогъ съ публикою объ ограниченной отвѣтственности, но при оцѣнкѣ *доказательствъ*, на которыя дороги ссылались въ подтвержденіе факта соглашения, суды обнаруживали разборчивость, не меньшую, если не большую, чѣмъ у насъ; такъ, напр., печатныя объявленія считались не имѣющими юридической силы противъ неграмотныхъ. Закономъ же 1854 года (Railway and Canal Traffic Act) подтверждено правило, содержавшееся еще въ Carrier's Act'ѣ 1830 г., о воспрещеніи т.-н. notices, т.-е., объявленій во *всеобщее свѣдѣніе* объ ограниченіи отвѣтственности (что воспрещено и въ Америк. Штатахъ—Stimson, 511). Отъ усмотрѣнія желѣзныхъ дорогъ зависитъ лишь изданіе правилъ о приѣмѣ, доставленіи и выдачѣ грузовъ, съ тѣмъ, что правила эти должны быть „разумны и справедливы“ (just and reasonable)³⁾; до-

¹⁾ То же слѣдуетъ сказать и о Бельгійскомъ Касс. Судѣ; важно еще, что въ Бельгіи большинство дорогъ эксплуатируется казною (см. Saintelette, 81). Одно время въ Бельгіи оспаривалось право министра на утвержденіе тарифовъ, ограничивающихъ отвѣтственность, въ силу того, что *тарифъ, какъ и налогъ*, можетъ быть утверждаемъ *лишь въ законодательномъ порядкѣ* (Loisel, 368—84).

²⁾ Въ силу этихъ принциповъ часто отвергается значеніе „подписовъ обезпеченія“ (billet de garantie) и т. п. Отвергается, кромѣ того, наприм., значеніе багажной квитанціи (bulletin), содержащей въ себѣ условіе объ ограниченной отвѣтственности,—на томъ основаніи, что квитанція выдается уже по воспослѣдованіи соглашения о перевозкѣ багажа и т. д. См. Bédarride, 488—92; Féraud-Giraud III, 372; I, 92, 38, 123; II, 120 и др.

³⁾ Hodges 548—552; Stephen II, 87—8. Къ правиламъ о приѣмѣ и выдачѣ грузовъ англійскіе суды, однако, относятъ такія правила, какъ то, что при собственной нагрузкѣ и выгрузкѣ дорога не отвѣчаетъ за утрату, порчу и просрочку, что дорога не отвѣчаетъ за опозданіе товара на рынокъ, что съ приѣмомъ груза погашаются претензіи, если онѣ не заявлены въ теченіе извѣстнаго срока послѣ выдачи, что дорога не отвѣчаетъ за грузъ, отправленный подъ ложнымъ наименованіемъ etc. Всѣ перечисленныя правила прак-

пущено также ограниченіе размѣра ответственности за животныхъ. Особые договоры (*special contracts*) объ ограниченіи ответственности разрѣшаются, но также лишь подъ тѣмъ условіемъ, что они должны быть „разумны и справедливы“ (*just and reasonable*)¹⁾.

Возвращаясь къ ст. 6 Общ. Уст., слѣдуетъ, прежде всего, сказать, что, хотя этотъ законъ запрещаетъ всякое „измѣненіе“ ответственности желѣзныхъ дорогъ, установленной закономъ, но на самомъ дѣлѣ, исторія этого закона и примѣръ иностранныхъ законодательствъ свидѣтельствуютъ о томъ, что въ законѣ этомъ рѣчь идетъ только объ *ограниченіи* ответственности²⁾. Это явствуетъ также изъ словъ: „или къ совершенному освобожденію“. Въ Проектѣ Коммисіи прямо говорится лишь объ измѣненіяхъ „въ ущербъ публикѣ“ и противъ этой редакціи ни съ чьей стороны возраженій не послѣдовало (Проектъ съ мотивами, ст. 130). Запрещать *расширеніе* ответственности законодатель не имѣлъ практическаго повода³⁾. Изъ

тика считаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ „разумными и справедливыми“ (Hodges, 550—2). „Разумными и справедливыми“ считаются вообще въ Англіи (какъ и во Франціи) тѣ ограниченія ответственности, отъ которыхъ грузохозяинъ можетъ избавиться, если внесетъ болѣе дорогую плату (Browne, 413—14).

¹⁾ Наибольшее количество споровъ въ судебной практикѣ и юридической литературѣ Западной Европы возбудилъ принципиальный вопросъ о томъ, допускается ли по договору ограниченіе ответственности за послѣдствія *culpa* (неосторожности). За послѣдствія *умысла* (*dolus*), хотя бы и не самого возчика, а его служащихъ, возчикъ всегда долженъ отвѣчать; таково почти общее мнѣніе юристовъ. Что же касается до *culpa*, то мнѣнія до сихъ поръ раздѣляются. Нашъ Сенатъ въ рѣш. 1880 г. № 131 по д. „Надежды“, не дѣлая различія между *dolus*, *culpa lata* и *culpa levis*, призналъ, что договоръ объ ограниченіи ответственности 5 рублями съ пуда сохраняетъ силу лишь тогда, когда дорога доказала отсутствіе *всякой* вины своей въ пропажѣ груза; иначе, ответственность (согласно Кодексу Наполеона) должна опредѣляться по общему закону. То же разъяснено въ рѣш. 1882 г. № 105 по д. Росс. Общества. Въ рѣшеніи этомъ, впрочемъ, разъяснено, что по Кодексу не допускаются только договоры, ограничивающіе ответственность за собственныя дѣйствія возчика, а не за дѣйствія его служащихъ.

²⁾ Впрочемъ, въ германскомъ проектѣ 1874 г. (ст. 68) воспрещены всякія *договорныя отступленія* отъ законной ответственности. Французская практика придерживается того же взгляда (см., напр., Dalloz, 1892, I, 357, 359), но лишь—въ примѣненіи къ вопросу объ *отдельныхъ соглашеніяхъ*, нарушающихъ утвержденный тарифъ.

³⁾ Единственнымъ поводомъ къ этому могло бы служить лишь стремленіе оградить *доходность* желѣзныхъ дорогъ, но ст. 6 Общ. Уст. преслѣдуетъ не эту цѣль. Впрочемъ, когда въ Проектѣ разрѣшены были общія *распоряженія* желѣзныхъ дорогъ по пассажирскому движенію, отступающія отъ Общ. Устава, если они „предоставляютъ публикѣ болѣе выгодныя условія“ (ст. 141), то противъ этого возразилъ Мин. Путей Сообщенія, указавшій на то, что это можетъ повести къ уменьшенію доходности дорогъ, вслѣдствіе чего поста-

того, однако, что *ст. 6* не воспрещаетъ договоровъ, расширяющихъ отвѣтственность, отнюдь не слѣдуетъ, что договоры эти всегда дѣйствительны. Они недѣйствительны, напр., тогда, когда выходятъ изъ предѣловъ полномочія служащихъ, или *когда ими создаются льготы въ пользу отдѣльных лицъ* (ст. 71 Общ. Уст.). Если же нѣтъ ни того, ни другого, если отвѣтственность расширена *для всѣхъ* по „условіямъ перевозки“, введеннымъ въ дѣйствіа надлежащимъ порядкомъ, то „условія“ эти по смыслу ст. 6 Общ. Уст. нельзя считать недѣйствительными ¹⁾.

Ст. 6, далѣе, воспрещая договоры, „клонящіеся къ измѣненію отвѣтственности, возлагаемой на желѣзныя дороги постановленіями Общаго Устава“, не упоминаетъ, *о какихъ собственно постановленіяхъ, т.-е., о какихъ статьяхъ Общаго Устава въ ней идетъ рѣчь* ²⁾. Несомнѣнно то, что нельзя, ссылаясь на ст. 6, объявлять недѣйствительнымъ всякій договоръ, противорѣчащій *какому бы то ни было* постановленію Общаго Устава. Въ ст. 6 рѣчь идетъ только о постановленіяхъ, „возлагающихъ отвѣтственность“, т.-е. преимущественно о постановленіяхъ, содержащихся въ гл. IV I-го раздѣла ³⁾. Если договоръ нарушаетъ какое-либо другое постановленіе Устава, то можно спорить о дѣйствительности подобнаго договора, но безъ ссылки на ст. 6, которая сюда не относится ⁴⁾.

новленіе проекта было вычеркнуто (Проектъ съ мотивами стр. 281). Но не слѣдуетъ забывать, что и здѣсь имѣлись въ виду „общія распоряженія“, а не договоры.

¹⁾ Поэтому, нельзя считать недѣйствительными, напр., *сокращенные сроки доставки*, вводимые дорогами въ видахъ удобства публики (другого мнѣнія французскій Кассационный судъ, по мнѣнію котораго дороги неправъ входить въ какія бы то ни было соглашенія объ измѣненіи сроковъ, установленныхъ законодѣйствующими тарифами—Dalloz, 1892, II, 359; ср. также *отд. рѣш.*, привед. выше, стр. 86).

²⁾ Болѣе точенъ нѣмецкій законъ (art. 423 Кодекса), *перечисляющій* тѣ статьи закона, отъ которыхъ договорныя отступленія не допускаются; статьи эти соотвѣтствуютъ стт. 5, 99, 102, 107—9 и 110 нашего Общаго Устава.

³⁾ Кромѣ того, сюда же относятся, напр., стт. 46, 65, 72 и др. Общ. Уст. Ст. 6 Общ. Уст. едва ли можетъ быть цитируема въ подтвержденіе правила о воспрещеніи договоровъ объ ограниченной отвѣтственности между желѣзною дорогою и ея *служащими* (см., напр., Осецкій, стр. 281). Стт. 6 и 92 Общ. Уст., какъ видно изъ самаго заглавія тѣхъ отдѣловъ, въ которыхъ статьи эти помѣщены, относятся исключительно къ отвѣтственности дорогъ по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ.

⁴⁾ Стт. 131, 138 и 171 Проекта гласили (въ дополненіе къ правилу, содержащемуся нынѣ въ ст. 6), что правила Общаго Устава о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ не могутъ быть отиѣняемы *постановленіями* самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Государственный Совѣтъ призналъ эти статьи излишними, такъ какъ то, что въ нихъ сказано, понятно само собою. *Изъ этого,*

§ 57. ВОСПРЕЩЕНІЕ ДОГОВОРОВЪ; ОГРАНИЧИВАЮЩИХЪ 515
ОТВѢТСТВЕННОСТЬ (ст. 6 О. У.).

Съ другой стороны, однако, ст. 6 запрещаетъ договоры, не только прямо нарушающіе законныя правила объ отвѣтственности, но и „клонящіяся“ къ измѣненію этихъ правилъ. Значить, если, напр., измѣненіе условій приема и выдачи грузовъ на практикѣ должно влечь за собою ограниченіе отвѣтственности, то измѣненіе это нельзя считать законнымъ. Вслѣдствіе этого, напр., нельзя считать законнымъ договоръ объ уменьшеніи доказательной силы накладной и ея дубликата.

Ст. 6, какъ и весь Уставъ, не относится къ тѣмъ дорогамъ, которыя *не открыты для общаго пользованія*. Значить, если такая дорога добровольно возьмется везти пассажировъ, багажъ или грузы, то она по добровольному же соглашенію можетъ опредѣлить и условія и размѣръ отвѣтственности такъ же, какъ это разрѣшается всякому другому возчику. Это признано въ *отд. рѣш.* 23 марта 1888 г. по д. Письменнаго съ Харьково - Никол. ж. д. № 6850 — 87. Въ этомъ рѣшеніи Сенатъ призналъ, что, не будучи еще открыта для общаго пользованія, дорога имѣла право руководствоваться правилами Мин. Пут. Сообщенія, „по § 10 коихъ охрана кладей, отправляемыхъ по линіи, еще не открытой для общаго пользованія, лежитъ на отправителѣ клади, и дорога не принимаетъ никакой отвѣтственности ни за просрочку доставки, ни за цѣлость груза“ (см., напр., Сб. Тар. №№ 473 и 800; правила перевозки по дорогамъ Уссурийской и Средне-Сибирской впредъ до открытія движенія).

Въ этомъ смыслѣ слѣдуетъ понимать и разъясненіе Д-та ж. д., опубликованное въ Сборн. Тарифовъ отъ 22 ноября 1897 г. № 898, въ силу коего дорогамъ, открывающимъ т. н. „временное“ движеніе, предоставляется дѣлать въ публикаціяхъ объ открытіи движенія оговорку о томъ, будетъ ли перевозка производиться на общихъ основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ Общимъ Уставомъ, или же— „по мѣрѣ возможности, насколько то позволяетъ состояніе каждой новой линіи и производящіяся на ней работы“. Въ такую публикацію *можетъ* быть, напр., включена та оговорка, что за просрочку дорога

однако, нельзя выводить, что законодатель относить всѣ правила Общаго Устава къ *jus publicum*; онъ не допускаетъ отмѣны этихъ правилъ *постановленіями* самихъ обществъ, но изъ этого не слѣдуетъ, что воспрещены также и всѣ *соглашенія*, отступающія отъ правилъ Общ. Устава. Нѣмецкіе юристы признаютъ за желѣзными дорогами право на договорныя отступленія отъ тѣхъ законныхъ нормъ, которыя содержатся у насъ въ стт. 55, 66, 85, 78, 112 и др. Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что въ нѣмецкомъ Кодексѣ нормы эти относятся вообще къ возчикамъ, а не специально къ желѣзнымъ дорогамъ. Для примѣра укажу на условіе о сокращеніи сроковъ для продажи невостребованныхъ грузовъ (ст. 90), на которое отправитель можетъ согласиться, напр., съ цѣлью добиться перевода платы на получателя (ср. выше, стр. 368).

отвѣчаетъ не на основаніяхъ, указанныхъ въ ст. 110 Общ. Уст., а лишь при доказанной винѣ и доказанномъ убыткѣ. Но, если такой оговорки не сдѣлано, а оговорено лишь, что перевозка будетъ производиться „по мѣрѣ возможности“, то можетъ быть рѣчь лишь о непримѣненіи стт. 1 и 100 Общ. Уст., т.-е., объ обязательности приѣма грузовъ къ перевозкѣ (см. выше, § 55).

Если дорога для общаго пользованія открыта, то, хотя бы данная перевозка и не была для нея обязательна (см. § 55), она, тѣмъ не менѣе, не имѣетъ права ограничивать свою отвѣтственность по договору ¹⁾.

Само собою разумѣется, что ст. 6 запрещаетъ не только особые договоры, но и условія перевозки, ограничивающія отвѣтственность, такъ какъ условія перевозки — тѣ же условія договора, редактированныя одинаково для всѣхъ. Въ условіяхъ перевозки, которыя изданы нашими дорогами до обнародованія Общаго Устава и отчасти продолжаютъ примѣняться, есть, какъ мы видѣли, не мало правилъ, противорѣчащихъ постановленіямъ Общаго Устава объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Въ иностранной литературѣ встрѣчаются монографіи, специально посвященныя вопросу о дѣйствительности и законности разныхъ условій перевозки, изданныхъ желѣзными дорогами ²⁾.

§ 58. Воспрещеніе льготъ въ пользу отдѣльныхъ лицъ.

Воспрещеніе льготъ въ пользу отдѣльныхъ лицъ есть такое-же *общее* правило транспортнаго желѣзнодорожнаго права, какъ и другія три правила, приведенныя въ настоящей главѣ. Во многихъ законахъ и концессионныхъ актахъ иностранныхъ государствъ мы находимъ это правило именно въ такомъ видѣ, т.-е., въ видѣ общаго положенія, относящагося одинаково къ перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ. Въ нашемъ Общемъ Уставѣ мы видимъ другое: у

¹⁾ Contra—Schott, 485—6. Мы видѣли выше, что правила объ отвѣтственности въ *прямомъ* *заграничномъ сообщеніи* у насъ во многомъ отличались отъ правилъ Общ. Устава, и что дороги стремились оправдать эти отступленія именно тѣмъ, что онѣ предоставляли на выборъ отправителю: подчиниться этимъ правиламъ и сдать грузъ для отправки прямымъ заграничнымъ сообщеніемъ, или же, если онъ правиламъ этимъ не желаетъ подчиниться,—отказаться отъ послыки своего груза прямымъ заграничнымъ сообщеніемъ, которое для дорогъ было *необязательно*.—Ср., впрочемъ, ст. 105 Общ. Уст.

²⁾ Этому вопросу посвящена, между прочимъ, возбуждая много споровъ монографія Thöl'я „о 23 беззаконіяхъ регламента“ (Handelsrechtliche Erörterungen: die 23 Ungültigkeiten des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. 1882).

нась льготы оказались воспрещенными только при перевозкѣ грузовъ, да и это правило помѣщено не во главѣ всѣхъ постановленій о перевозкѣ грузовъ, какъ бы слѣдовало его помѣстить по внутреннему его значенію, а высказано, такъ сказать, только мимоходомъ, среди постановленій объ исчисленіи *платъ*, слѣдуемой желѣзнымъ дорогамъ за перевозку (ст. 71; см. выше, § 35). Между тѣмъ, оставляя даже въ сторонѣ вопросъ о томъ, распространяется ли правило о воспрещеніи льготъ по перевозкѣ на пассажирское движеніе или нѣтъ¹⁾, несомнѣнно, во всякомъ случаѣ, что мы имѣемъ дѣло съ правиломъ, не менѣе и даже болѣе общимъ, чѣмъ правило о воспрещеніи договоровъ, ограничивающихъ отвѣтственность. Правило это не только воспрещаетъ договоры, создающіе для отдѣльныхъ отправителей привилегированное положеніе, но вообще—всякія дѣйствія или упущенія желѣзныхъ дорогъ, направленные къ тому же результату, т.-е., къ неравенству грузохозіевъ.

Изъ ст. 71 вообще слѣдуетъ, что если дорога имѣетъ *право* на какія либо дѣйствія въ отношеніи къ грузоотправителямъ, то она не можетъ злоупотреблять этимъ правомъ, пользуясь имъ лишь въ отношеніи къ отдѣльнымъ отправителямъ безъ достаточной на то причины. О причинахъ, оправдывающихъ неравенство, упомянуто раньше (при анализѣ понятія о рефакціонныхъ тарифахъ). Если подобнаго оправданія на лицо не имѣется, то, допуская неравенство, дорога допускаетъ нарушеніе закона. Для примѣра можно привести ст. 67 Общ. Уст., которая даетъ дорогамъ право на полученіе провозныхъ денегъ впередъ за извѣстные грузы. Изъ этой статьи отнюдь не слѣдуетъ, чтобы дорога могла пользоваться этимъ правомъ для того, чтобы создать для отдѣльныхъ отправителей преимущественное положеніе. Точно такъ же, если въ извѣстные дни и часы открытіе станцій для приѣма и выдачи грузовъ необязательно (ст. 43 Общ. Уст.), то изъ этого не слѣдуетъ, что, пользуясь своимъ правомъ, дорога можетъ создавать льготное положеніе для отдѣльныхъ отправителей²⁾.

¹⁾ Нѣтъ сомнѣнія, однако же, въ томъ, что дорога неправѣ безъ разрѣшенія правительства оказывать ничѣмъ не оправдываемое преимущество отдѣльнымъ пассажирамъ въ видѣ скидки съ провозной платы. Понятіе о рефакціи для пассажирскаго движенія лишь иное, чѣмъ для грузоваго (напр., допускаются *абонементные* пассажирскіе тарифы), но нельзя сказать, чтобы оно совсѣмъ не имѣло здѣсь примѣненія.

²⁾ Во французской и англійской судебной практикѣ этотъ послѣдній вопросъ возбудилъ споры. Споръ возникъ собственно изъ за предпочтенія, которое многія дороги оказываютъ при выдачѣ и приѣмѣ грузовъ тѣмъ возчикамъ, которые наняты самими дорогами для подвозки и отвозки грузовъ къ станціямъ и отъ станцій (а также тѣмъ коммиссіонерамъ, которые оперируютъ подъ именемъ „городскихъ станцій“); отъ нихъ грузъ принимается и имъ онъ выдается

Въ силу ст. 2 Общ. Уст. дорога имѣеть право отказать въ приѣмъ груза по цѣлому ряду причинъ; этимъ правомъ она также обязана воспользоваться одинаково по отношенію ко всѣмъ отправителямъ и пассажирамъ. Дороги не имѣють права умышленно допу-

позже и раньше времени официальнаго закрытія и открытія станцій для проѣхъ грузоотправителей и—на болѣе льготныхъ условіяхъ; это, понятно, убиваетъ промыселъ возчиковъ, ведущихъ дѣло на свой рискъ, и заставляетъ отправителей прибѣгать въ услугамъ желѣзнодорожныхъ доставщиковъ. Англійская практика признаетъ это незаконнымъ преимуществомъ, если дорога не можетъ доказать, что подобный порядокъ созданъ для удобства самой публики (Hodges, 503; Brown, 407). Французская кассационная практика различаетъ доставку на домъ, которая во Франціи для дорогъ *обязательна*, и—подвозку къ станціямъ, которая для нихъ *необязательна*. Доставляя грузъ на домъ черезъ какого-либо комиссіонера, дорога можетъ ему предоставить тѣ льготныя условія, которыми она сама бы пользовалась, если бы производила доставку своими средствами. Другое дѣло—подвозка, гдѣ дорога уже ничѣмъ не отличается отъ всякаго другаго саміонписуа. Здѣсь уже она не вправѣ ни для себя самой, ни для своего комиссіонера (возчика или городской станціи) создавать условія, ставящія его (или ее) въ привилегированное положеніе сравнительно съ другими подвозчиками. Отстанывая льготы „городскихъ станцій“ (bureaux de ville), дороги ссылались на то, что городская станція не болѣе, какъ отдѣленіе вокзала, и что, поэтому, условія приѣма грузовъ съ городскихъ станцій на вокзалы—внутреннее дѣло самихъ дорогъ, которое до публики не касается. Противъ этого толкованія возражаютъ, что городскія станціи вовсе не то же, что вокзалы, ибо условія открытія ихъ неодинаковыя и, кромѣ того, за доставку груза съ городской станціи на вокзалъ взимается особая плата (см. подробныя рѣш. у Dalloz, 1833, I, 85—7; 84, 236). По пассажирскому движенію также признано незаконнымъ преимуществомъ, если омнибусы одного предпринимателя, занимающагося подвозкой или отвозкой пассажировъ, допускаются *ближе къ вокзалу*, чѣмъ чужіе омнибусы (Hodges, 503). Въ американской практикѣ разъяснено, что, если дорога принимаетъ отъ одного отправителя грузы для перевозки въ пассажирскихъ поѣздахъ (чего дѣлать она не обязана), то она не вправѣ отказать въ той же льготѣ другому отправителю (American Law Review 1885 г., ст. 728).—Ср. Вѣстн. Фин. 1891 г. № 34 (о городскихъ станціяхъ, содержимыхъ частными лицами,—по вопросу о торговыхъ пошлинахъ).—У насъ (какъ и во Франціи) въ практикѣ возбужденъ былъ вопросъ, вправѣ ли желѣзныя дороги, устанавливая спеціальныи пониженный тарифъ на перевозку грузовъ въ смѣшанномъ сообщеніи по соглашенію съ извѣстнымъ пароходнымъ предпріятіемъ, не примѣнять этого тарифа къ грузамъ, перевозимымъ другими пароходными предпріятіями въ томъ же сообщеніи. Вопросъ этотъ въ 1885-мъ году былъ разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ (Цирк. Техн. Инсп. К—та 5 іюля 1885 г. № 5586), но съ тѣхъ поръ Мин—во Финансовъ утвердило рядъ тарифовъ смѣшаннаго сообщенія при участіи только опредѣленныхъ пароходныхъ компаній, и въ этомъ нельзя усматривать нарушенія ст. 71 Общ. Уст., такъ какъ нельзя обязать желѣзныя дороги вступать въ прямыя сообщенія со *всями* пароходными компаніями, которыя этого пожелаютъ. Ст. 9 предоставляетъ дорогамъ лишь право на установленіе смѣшанныхъ прямыхъ сообщеній. Ст. 71 вообще сюда не относится.

скать неравенство *въ скорости перевозки*, хотя бы отъ этого и не вышло ни нарушенія очереди, ни нарушенія сроковъ доставки ¹⁾).

Чѣмъ же санкціонировано постановленіе о воспрещеніи льготъ отдѣльнымъ лицамъ? Ст. 71 объявляетъ соглашенія о льготахъ *не действительными*; но, сверхъ того, за лицами, потерпѣвшими убытокъ отъ такого незаконнаго преимущества (лишившаго ихъ возможности конкурировать съ привилегированнымъ отправителемъ) должно быть признано право на возмѣщеніе убытковъ (ст. 684 Зак. Гражд.), по примѣру иностранной практики, гдѣ право это считается безспорнымъ.

¹⁾ Ср. редакцію art. 422 Нѣм. Кодекса: „*in Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender begünstigt werden*“. Другіе примѣры незаконныхъ преимуществъ см. въ Журналахъ Совѣта по ж.-д. дѣламъ 1888 г. стр. 201 (гдѣ отвергнутъ на основаніи ст. 71 представленный на утвержденіе Совѣта проектъ конвенціи между Гразе-Царицынскою ж. д., съ одной стороны, и обществомъ „Кавказъ и Меркурій“ и товариществомъ „Нефть“ — съ другой стороны) и выше, § 35.

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

Железнодорожная претензія и порядокъ ея предъявленія:—„Заявленія“ въ правленія или управленія железныхъ дорогъ. — Подсудность исковъ. — Процессуальныя правила. — Давность.

§ 59. Подача «заявленія».

Покончивъ въ предыдущихъ восьми главахъ съ *матеріальнымъ* правомъ, касающимся железнодорожной перевозки, мы переходимъ въ настоящей главѣ къ исключительнымъ правиламъ, установленнымъ въ законѣ для *предъявленія железнодорожныхъ претензій*.

Первое исключительное правило состоитъ въ томъ, что лицо, имѣющее претензію къ железной дорогѣ, основаніемъ которой служить перевозка грузовъ, багажа или пассажировъ, до предъявленія ея въ судъ *обязано заявить свою претензію железной дороге*, если оно не желаетъ подвергнуться извѣстнымъ невыгоднымъ послѣдствіямъ, указаннымъ въ ст. 124 Общ. Уст. Въ силу ст. 121 Общ. Уст. *„лицо, которому при эксплуатаціи железныхъ дорогъ причиненъ личнѣй или имущественный вредъ, можетъ заявить требованіе о вознагражденіи правленію или управленію железной дороги, или же непосредственно предъявить искъ въ подлежащемъ судѣ. Потерпѣвшій, обратившійся съ требованіемъ вознагражденія къ правленію или управленію дороги отвѣтчицы, можетъ начать по тому же предмету искъ въ судѣ не прежде отклоненія железною дорогою заявленнаго имъ требованія вполнѣ или въ извѣстной части, или же—по истеченіи со времени подачи заявленія: 30 дней—если претензія его возникла изъ перевозки мѣстнаго сообщенія, либо вслѣдствіе причиненія ему личнаго вреда, и двухъ мѣсяцевъ—если претензія возникла изъ перевозки прямаго сообщенія“*. Въ силу ст. 123 Общ. Уст. „правленіе

или управление обязано извѣстить заявившаго требованіе о вознагражденіи, по указанному послѣднимъ мѣсту жительства, о своемъ согласіи или несогласіи удовлетворить заявленную претензію и, сверхъ того, въ первомъ случаѣ—предписать указанной заявителемъ кассѣ дороги, къ которой заявлена претензія, о выдачѣ требуемой суммы вознагражденія, а во второмъ—возвратить представленные при подачѣ требованія документы“¹⁾. Въ статьѣ же 124 Общ. Уст. постановлено, что *„предъявившій искъ къ желѣзной дорогѣ безъ предварительнаго заявленія указаннымъ въ ст. 122 порядкомъ своей претензіи правленію или управленію дороги ответчицы или ранѣе истеченія опредѣленнаго тою статьею срока со времени подачи упомянутаго заявленія, въ случаѣ признанія его иска желѣзною дорогою на судѣ въ полной суммѣ или въ части, лишается права на полученіе съ дороги-ответчицы судебныхъ издержекъ и вознагражденія за веденіе дѣла и, сверхъ того, присуждается къ уплатѣ дорогѣ-ответчицы означенныхъ издержекъ и вознагражденія со всей суммы иска, когда онъ признанъ желѣзной дорогою въ полномъ объемѣ, а въ противномъ случаѣ — соразмѣрно признанной ею суммѣ иска“*²⁾.

Такимъ образомъ, подача заявленія не является безусловно обязательною процедурою, предшествующею предъявленію иска. Рекламационное разбирательство нельзя сравнивать, напр., съ примирительнымъ разбирательствомъ, которое по закону должно предшествовать вчинанію нѣкоторыхъ уголовныхъ дѣлъ, и безъ которыхъ дѣло *не можетъ быть* начато. Искъ безъ предварительной подачи заявленія не считается *преждевременнымъ*; онъ влечетъ только за собою невыгодныя послѣдствія для истца въ отношеніи уплаты судебныхъ издержекъ. При обсужденіи проекта нашего желѣзнодорожнаго закона вопросъ объ обязательности этой предварительной процедуры для желѣзнодорожныхъ претензій возбудилъ оживленные споры. Были голоса за то, чтобы не создавать вовсе для желѣзныхъ дорогъ исключительнаго положенія. Другіе, наоборотъ, полагали нужнымъ сдѣлать упомянутую процедуру безусловно обязательною, т.-е., считать иски, предъявленные безъ соблюденія этой процедуры, преждевременными. Госуд. Совѣтъ избралъ среднее мнѣніе³⁾.

¹⁾ О срокахъ для переписки о претензіяхъ между дорогами см. Согласеніе о прам. сообщ.

²⁾ Тѣ же послѣдствія должно влечь за собою предъявленіе иска *послѣ полученія удовлетворительнаго отвѣта* на заявленіе, хотя бы отвѣтъ этотъ и запоздать (ст. 1 Уст. Гр. Суд.).

³⁾ Мнѣніе свое Госуд. Совѣтъ мотивируетъ тѣмъ, что „при обширности района дѣйствій большей части желѣзныхъ дорогъ, сложности ихъ хозяйства и огромной массѣ лицъ, съ которыми приходится вступать въ договорныя отношенія, случаи, подающіе поводы предъявлять къ нимъ требованія о возна-

Вмѣнивъ потерпѣвшимъ лицамъ въ обязанность подачу заявлений, и создавъ, такимъ образомъ, для разбора желѣзнодорожныхъ пре-

гражденій, неизбежно должны встрѣчаться весьма часто. Если всѣ эти претензіи... будутъ подвергаться судебному разсмотрѣнію, то судебныя мѣста окажутся обремененными множествомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, а желѣзныя дороги вынуждены будутъ вести огромное число процессовъ и затрачивать большія суммы на содержаніе... агентовъ и на возмѣщеніе... судебныхъ издержекъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, соображеніе свойства предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ претензій убѣждаетъ (по мнѣнію Госуд. Совѣта) въ томъ, что огромное большинство ихъ не требуетъ вовсе судебного разсмотрѣнія по своей крайней простотѣ. Воспретить совсѣмъ вчинаніе исковъ безъ предварительнаго заявленія Госуд. Совѣтъ не считъ возможнымъ, такъ какъ это „оставило бы коренное отступленіе отъ общихъ началъ нашего законодательства о правѣ судебной защиты“. Сочтено было достаточнымъ ограничиться постановленіемъ о судебныхъ издержкахъ, такъ какъ „частые случаи обращенія въ судъ съ такими требованіями къ желѣзнымъ дорогамъ, правильность которыхъ послѣдними на судъ не отвергается, происходитъ, главнымъ образомъ, отъ стремленія лицъ, промышляющихъ скупомъ желѣзнодорожными претензіями... получить... особое вознагражденіе за веденіе дѣла“ (Общ. Уст. съ сужд. 85—88. См. также Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 188—197, мнѣнія гг. Пахмана, Кови, Невлюдова и др.). — На казенныя дороги, кромѣ того, предложено было распространить порядокъ, установленный въ стг. 1301, 1302 и 1304 для дѣлъ казенныхъ подрядчиковъ, поставщиковъ и арендаторовъ, т.-е, былъ проектъ воспретить лицамъ, разъ обратившимся съ заявленіемъ къ казенной дорогѣ, послѣдующее обращеніе въ судъ, но это предложеніе Мин-ра Финансовъ Госуд. Совѣтомъ въ свою очередь было отвергнуто (Общ. Уставъ съ сужд., стр. 95). — До изданія Общаго Устава „заявленія“ на нашихъ дорогахъ считались въ извѣстномъ смыслѣ еще болѣе обязательными, чѣмъ теперь, такъ какъ безъ своевременнаго заявленія „условія перевозки“ не допускали вовсе иска. Въ виду этого, заявленія подавались часто, и нельзя сказать, чтобы они разрѣшались въ общемъ неудовлетворительно. Такъ, по свѣдѣніямъ Мин. Путей Сообщенія, за время съ августа 1880 г. по декабрь 1882 г. специальными сѣздами III группы для разбора претензій разсмотрѣно было 2304 претензіи, изъ коихъ удовлетворено непосредственно 1401, и чрезъ посредство дорогъ — 776, отказано въ 105, и передано на разсмотрѣніе очередныхъ сѣздовъ 22 (Проектъ съ мотивами, 405). Въ отличіе отъ Общаго Устава, не устанавливающаго никакихъ особыхъ сроковъ (кромѣ давностнаго) для подачи заявленій, прежнія „условія перевозки“ опредѣляли различныя краткіе сроки для заявленія претензій. Но сроки этихъ и самой подачи заявленій судебная практика не считала обязательными (см. рѣш. 1873 г. № 371 по д. Алексѣева). — По иностраннымъ законамъ, предварительная подача „заявленій“ желѣзнымъ дорогамъ не считается обязательной для сохраненія за истцомъ права на судебныя издержки, хотя фактически и на заграничныхъ дорогахъ заявленія (réclamation) подаются не рѣже, чѣмъ у насъ, и порядокъ принятія ихъ подробно регламентированъ. Не будучи обязательнымъ, заявленіе по иностраннымъ законамъ не прерываетъ и давности (см. ниже), исключая лишь Италію и Швейцарію, гдѣ заявленію придается такое значеніе. Впрочемъ, въ Англіи по Railway and Canal Traffic Act 10 авг. 1888 года (з. 13) также установлена обязательная подача заявленій для претензій объ убыткахъ, произошедшихъ отъ

тензій какъ бы одну лишнюю предварительную инстанцію, законодатель долженъ былъ считаться съ этимъ фактомъ при установленіи правилъ объ исчисленіи срока *давности* для желѣзнодорожныхъ претензій, вслѣдствіе чего въ ст. 137 Общ. Уст. и постановлено, что *давность прерывается не только предъявленіемъ иска, но и подачею заявленія.*

Такимъ образомъ, по стт. 124 и 137 Общ. Уст. юридическое значеніе „заявленія“ двоякое: подача заявленія, съ одной стороны, даетъ потерпѣвшему, выигравшему процессъ, безусловное право на судебныя издержки, котораго онъ иначе (т.-е., безъ подачи заявленія), могъ бы быть лишень; съ другой стороны, подача заявленія прерываетъ исковую давность. Значеніе это присвоено не только заявленію *о выдачѣ вознагражденія* за причиненный при эксплуатаціи желѣзной дороги „личный или имущественный вредъ“ (какъ говорится буквально въ ст. 121 Общ. Уст.), но вообще всякому *заявленію о претензій, вытекающей изъ перевозки грузовъ, багажа и пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ и поданной послѣ опубликованія Общаго Устава*¹⁾. Въ примѣненіи къ претензіямъ, возникающимъ

незаконнымъ мнотъ отдѣльнымъ лицамъ. Въ Бернской Конвенціи предположено было первоначально постановить, что „давность для иска и возраженія прерывается не только предъявленіемъ иска въ подлежащемъ судебномъ учрежденіи, но и подачею лицомъ, имѣющимъ право распоряженія товаромъ, письменнаго заявленія въ управленіе одной изъ дорогъ, отвѣтственныхъ въ силу ст. 27-ой“ (ст. 46 Проекта); но въ окончательной редакціи постановленіе это было исключено, и разрѣшеніе вопроса о способахъ перерыва давности поставлено въ зависимость отъ мѣстныхъ законодательствъ. Однако, въ ст. 42 Конвенціи постановлено, что желѣзная дорога платитъ 6% годовыхъ „со дня заявленія требованія“ о вознагражденіи (*à partir du jour de la demande*), такъ что и по Конвенціи подача заявленія не лишена юридическаго значенія.

¹⁾ Ст. 121 Общ. Уст. распространяется и на *взаимныя* претензіи дорогъ по перевозкамъ (Прот. XXVI Общ. Съѣзда, стр. 57; въ противоположномъ смыслѣ вопросъ этотъ разрѣшенъ *Сенатомъ* въ *отд. рѣш.* 29 апрѣля 1894 г. по д. Юго-Зап. ж. д. съ Орловско-Грязскою ж. д. № 6181—93 г.).—Стт. 121 и сл. и ст. 137 Общ. Уст. распространяются и на претензіи о возвратѣ *перевозовъ* (*отд. рѣш.* 15 дек. 1889 г. по д. *Святогорова* съ Главн. Общ. № 6837—88 г. и мн. др.; Прот. XXVI Общ. Съѣзда, стр. 57; въ цѣл. рѣшеніи Сенатъ выражаетъ мнѣнія, что стт. 124 и 137 должны распространяться на „всѣ вообще требованія, направленные къ желѣзнымъ дорогамъ“). Статьи эти несомнѣнно относятся вообще ко всякаго рода денежнымъ требованіямъ, вытекающимъ изъ перевозки (напр., къ требованіямъ о возвратѣ известныхъ суммъ, представляемыхъ въ распоряженіе дорогъ лишь временно и затѣмъ, подлежащимъ возврату). Наконецъ, упомянутыя статьи примѣняются также къ претензіямъ, основаніемъ конкъ служатъ событія, *предшествовавшія изданію Общ. Уст.*, если только самыя претензіи заявлены послѣ опубликованія этого закона (*отд. рѣш.* 16 марта 1890 г. по д. *Леблана* съ *Моск.-Кур.* ж. д.

изъ перевозки *грузовъ*, подача заявленія имѣеть еще особое значеніе, указанное въ ст. 111 Общ. Уст. Въ этой статьѣ сказано, что „если причитающееся отправителю или получателю вознагражденіе не будетъ добровольно уплачено желѣзною дорогою въ теченіе одного мѣсяца съ поступленія о томъ требованія, то она обязана, независимо отъ вознагражденія, уплатить также *указныя проценты* за все время, протекшее *со дня заявленія* требованія о вознагражденіи со дня выдачи онаго. Дѣйствіе сего правила не распространяется на тѣ случаи, въ которыхъ желѣзныя дороги обязаны уплачивать проценты въ большемъ противъ означеннаго размѣрѣ (ст. 72, 75 и 76)“¹. Отличіе этого закона отъ ст. 42 Бернской Конвенціи заключается въ томъ, что Конвенція вопросъ о % не ставитъ вовсе въ зависимость отъ времени, когда послѣдовалъ отвѣтъ на заявленіе. Ст. 111 Общ. Уст. должна примѣняться ко *всякаго* рода денежнымъ требованіямъ, возникающимъ изъ перевозки (кромя требованій, указанныхъ въ стт. 72, 75 и 76), а не къ однимъ только требованіямъ о „*вознараженіи*“ за *убытки*, какъ это можно бы заключить изъ буквальнаго содержанія ст. 111 и занимаемаго ею мѣста. Еслибы ст. 111 относилась только къ искамъ объ убыткахъ, то сдѣланная въ ней оговорка объ исключеніи претензій, указанныхъ въ стт. 72, 75 и 76, лишена была бы смысла. Оговорка эта свидѣтельствуетъ о томъ, что въ ст. 111 законодатель имѣлъ въ виду установить *общее* правило, относящееся не только къ претензіямъ, указаннымъ въ стт. 100—110, но и къ другимъ претензіямъ, возникающимъ изъ перевозки ¹).

Для того, чтобы съ подачею заявленія могли быть соединены всѣ упомянутыя выше юридическія послѣдствія, заявленіе въ силу ст. 122 Общ. Уст. должно удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

а) Оно должно быть изложено *письменно* ²). Въ принятіи пись-

№ 4851—89 г. и мн. др.). Если же заявленіе подано было до опубликованія Общ. Уст., то на него дѣйствіе упомянутыхъ статей не простирается (отд. рѣш. 15 апр. 1889 года по д. *Фишеровича* къ *Юго-Зап. ж. д.* № 7813—88 г.).

¹) Отсюда слѣдуетъ, напр., что ст. 111 можетъ быть примѣнена и къ заявленіямъ о возвратѣ разнаго рода суммъ по перевозкамъ, если суммы эти подлежатъ возврату не въ качествѣ перебора, а по другому основанію. Освобожденіе дорогъ отъ уплаты % по этимъ заявленіямъ было бы тѣмъ болѣе несправедливо, что самая подача заявленій въ этомъ случаѣ *обязательно* предшествуетъ предъявленію иска (см. выше).

²) Для этого не требуется непременно *особая* бумага („установивъ, что составленный согласно 88-й статьѣ Общ. Уст. Росс. ж. д. *протоколъ* 13 авг. 1886 г. по своему содержанію и цѣли вполне соответствовалъ заявленію, предусмотрѣнному въ 122 ст. Общ. Уст., а именно, что онъ заключаетъ въ себѣ *письменное требованіе* получателя о вознагражденіи его за утраченную часть груза въ размѣрѣ 124 руб. съ указаніемъ, *изъ какой кассы онъ желаетъ получить таковое, и представленіемъ накладной*, Мировой Съѣздъ вправѣ быть

меннаго заявленія „выдается удостовѣреніе, въ которомъ указывается годъ, мѣсяцъ и число подачи заявленія и означаются представленныя при ономъ документы“¹⁾. — Заявленіе должно быть подано тѣмъ лицомъ, которое имѣетъ право на вознагражденіе, или его повѣреннымъ²⁾.

б) Оно должно быть подано³⁾ *подлежащему лицу*, т.-е., прежде признать за этимъ протоколомъ значеніе событія, приостанавливающаго давность по силѣ 137-ой ст. Общ. Уст. Росс. ж. д.—*отд. рѣш.* 19 окт. 1889 г по д. *Элиасона съ Дин.-Вит. ж. д. № 791—99 г.*)—Мнѣніе Сената подтверждается прежними условіями перевозки, которыя также допускали заявленіе претензій при подписаніи акта (*Комм. I гр. 1879 г. § 94; II гр. 1877 г. § 69.*)—„Заявленіе“ о претензій по перевозкѣ, адресуемое въ управленіе *казенной* дороги, *не подлежитъ оплатѣ гербовымъ сборомъ* (опред. Прав. Сен. отъ 25 окт. 1883 г.; Собр. Уз. 1884 г. № 70).

¹⁾ Если „со стороны истца въ доказательство соблюденія правила, установленнаго 122-ою статью Общ. Уст. Росс. ж. д., представлена росписка агента отвѣтной стороны“, то „затѣмъ, на сей послѣдней, утверждающей, что росписка это не относится къ перевозкамъ, по которымъ предъявленъ искъ, лежитъ обязанность доказать это послѣднее обстоятельство... тѣмъ болѣе, что отъ желѣзной дороги зависитъ дать своимъ агентамъ надлежащее указаніе относительно составленія выдаваемой въ подобномъ случаѣ росписки“ (*отд. рѣш.* 25 апр. 1889 года по д. *Варагушина съ Козл.-Вор.-Рост. ж. д. № 6725—88 г.*). Вопросъ объ однообразной формѣ для удостовѣреній въ принятіи *заявленій о переборѣ* обсуждался на XXVI Общ. Съѣздѣ, который, выслушавъ заключеніе г. юрисконсультовъ, рѣшилъ, что въ выдаваемыхъ удостовѣреніяхъ нѣтъ надобности прибѣгать къ подробной описи документовъ, а достаточно обозначить родъ, число и №№ документовъ, время выдачи ихъ, а также—станціи отправленія и назначенія (Прот. XXVI Общ. Съѣзда, стр. 21 и 56). На практикѣ, когда къ заявленію прилагается много документовъ, выдаваемые росписки не содержатъ въ себѣ и этихъ свѣдѣній.

²⁾ Повѣренный по *судебнымъ дѣламъ* долженъ считаться уполномоченнымъ и на предварительную подачу заявленія желѣзной дорогѣ (*отд. рѣш.* 1 апрѣля 1894 г. по д. Коварскаго съ Дин.-Вит. ж. д. № 1065—93 г.).—Въ томъ же рѣшеніи разъяснено, что заявленіе прерывать давность и въ томъ случаѣ, когда оно подано *безъ довѣренности*,—если довѣренность эта представлена впоследствии—въ виду отвѣта дороги, что право на вознагражденіе (или переборъ) принадлежит не заявителю, а другому лицу, и можетъ быть выдано лишь по представленіи довѣренности отъ этого лица; такая довѣренность имѣетъ силу *послѣдующаго согласія* (*рѣш.* 1892 г. № 93, 1885 г. № 43).—Значеніе, равносильное представленію довѣренности, должна имѣть подача заявленія постояннымъ *представителемъ* торговой фирмы, комиссіонеромъ, приказчикомъ и т. п. (ср. выше, стр. 33, а также ст. 53 Уст. Торг. и рѣшенія 4-го Д-та Прав. Сената, привед. въ изд. Носенко подъ этою статьюю). То обстоятельство, что лицо, подавшее заявленіе, дѣйствовало въ качествѣ комиссіонера или приказчика истца, въ случаѣ спора можетъ быть выясняемо на судѣ всякаго рода доказательствами (ср. привед. выше, стр. 382, *рѣш.* 1890 г. №№ 112 и 113 по дд. Зворыкина и Венига).

³⁾ Или *послано по почтѣ* (въ этомъ случаѣ примѣняется ст. 828 Уст. Гр. Суд., т.-е., днемъ подачи заявленія считается тотъ день, когда бумага по-

всего, *подлежащей дорогѣ*. По перевозкамъ *прямо сообщенія* заявленіе въ силу Общ. Уст. должно быть подано одной *изъ отвѣтственныхъ дорогъ* (стт. 99 и 128 Общ. Уст.), приче́мъ не требуется непременно, чтобы заявленіе было подано той именно дорогѣ, къ которой впоследствии предъявляется искъ (*отд. рѣш.* 1 апр. 1894 г. по д. Иншакова съ Грязе-Цариц. ж. д. № 1543—93 г. и 17 ноября 1888 г. по д. Росс. Общ. Трансп. Кладей съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 5246—88 г.). Кроме того, специально для претензій *о переборахъ* дѣйствующими желѣзнодорожными правилами установлена особая льгота. Въ силу § 171 Соглаш. о прямомъ сообщеніи „*дороги смѣдованія, включая и дорогу отправленія, если къ нимъ будутъ обращены требованія о переборахъ, должны таковыя заявленія пересылать дорогѣ назначенія*“ ¹⁾. На это правило, какъ и на всякое другое конвенціонное правило, предоставляющее публикѣ тѣ или иные права, грузохозяйнѣ имѣетъ полное право ссылаться.

Что касается вопроса о томъ, *какому органу* дороги заявленіе должно быть подано, то въ силу ст. 122 Общ. Уст., оно можетъ быть подано какъ въ то правленіе или управленіе, которому оно адресовано, такъ и любому изъ начальниковъ станцій желѣзной дороги, подвѣдомственной означенному правленію или управленію ²⁾.

в) Не ограничиваясь указаніемъ, что заявленіе должно быть письменное и что оно должно быть обращено къ подлежащему органу отвѣтственной дороги, ст. 122 Общ. Уст. добавляетъ еще, что заявленіе *должно заключать въ себѣ точное опредѣленіе требуемой суммы, а также указаніе мѣста жительства заявителя и той кассы дороги-отвѣтчицы, изъ которой онъ желаетъ получить причитающееся ему вознагражденіе*“. Подробностей этихъ мы не находимъ въ иностранныхъ и нашихъ прежнихъ „условіяхъ перевозки“, гдѣ, однако, заявленію придавалось не меньшее и даже большее значеніе, чѣмъ по Общему Уставу, ибо прежде подача письменнаго заявленія въ извѣстный срокъ требовалась подъ страхомъ потери са-

лучена на почту въ томъ мѣстѣ, гдѣ находится органъ, которому заявленіе адресовано (*отд. рѣш.* 1 іюня 1894 по д. Юргенсона съ Главн. Общ. № 4731—93 г.).

¹⁾ Правило это мы находимъ и въ конвенціи нѣмецкихъ дорогъ (art. 23; Eger, II, 345).

²⁾ О различныхъ названіяхъ, присвоенныхъ центральнымъ и мѣстнымъ управленіямъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, см. выписки, приведенныя у г. Осецкаго (стр. 352—3). Для Закаспійской ж. д. правленіе замѣняетъ Главный Штабъ, но искъ (а слѣдовательно и заявленіе) можетъ быть обращенъ и къ Военному Министерству (рѣш. Сената 1894 г. № 8 по д. общ. „Кавказъ и Меркурія“ съ Военнымъ Министерствомъ).

мага права на вознагражденіе ¹⁾. Точно также никакихъ формальностей для письменныхъ заявленій не установлено въ швейцарскомъ законѣ 1875 г., гдѣ впервые „заявленію“ придана была сила обстоятельства, прерывающаго давность ²⁾, и въ первоначальныхъ проектахъ Бернской Конвенціи, въ которыхъ воспроизведено правило швейцарскаго закона о силѣ „заявленія“. Это даетъ основаніе думать, что и по нашему закону заявленіе можетъ быть подаваемо въ любой формѣ, и что несоблюденіе требованій, указанныхъ въ ст. 122 Общ. Уст. не можетъ влечь за собою безусловно *недѣйствительность* самаго заявленія, что нынѣ и признано Сенатомъ (рѣш. 1894 г. № 20 по д. Игнатьевыхъ) ³⁾. Чтобы рѣшить вопросъ о томъ, можетъ ли „заявленіе“ почитаться дѣйствительнымъ, нужно, не ограничиваясь внѣшнимъ его разсмотрѣніемъ, войти въ обсужденіе вопроса о томъ, достигаетъ ли оно той цѣли, ради которой подача „заявленій“ установлена закономъ. Исходя изъ этого взгляда, необходимо признать, что такія требованія, какъ то, чтобы въ заявленіи была указана *касса*, изъ которой заявитель желаетъ получить вознагражденіе, или, чтобы заявленіе заключало въ себѣ „*точное опредѣленіе требуемой суммы*“, не могутъ считаться настолько существенными, чтобы нарушеніе ихъ влекло за собою недѣйствительность „заявленія“. Получивъ заявленіе хотя бы и безъ обозначенія требуемой суммы и кассы, дорога предупреждена о претензіи и имѣетъ полную возможность покончить ее миромъ. Она, конечно, имѣетъ право потребовать отъ потерпѣвшаго, чтобы онъ дополнилъ свое заявленіе свѣдѣніями, указанными въ законѣ; она въ силу ст. 122 Общ. Уст. имѣетъ право *не принимать* заявленій, въ которыхъ эти свѣдѣнія не содержатся; если же заявленіе прислано по почтѣ, то дорога имѣетъ право *возвратить* его потерпѣвшему для того, чтобы онъ включилъ въ заявленіе требуемыя закономъ свѣдѣнія. Но, тѣмъ не менѣе, въ послѣднемъ случаѣ заявленіе должно считаться поданнымъ, въ томъ смыслѣ, что оно прерываетъ давность ⁴⁾. Что же касается до другихъ послѣд-

¹⁾ Конв. I гр. 1879 г. §§ 91, 94; II гр. 1871 г. § 71; III гр. 1870 г. § 71. Ст. 44 Бернской Конв., допуская по примѣру разныхъ законодательствъ претензіи объ ущербѣ, обнаруженномъ *послѣ принятія груза* лишь подъ условіемъ *своевременнаго заявленія* (см. выше, стр. 182), требуютъ только чтобы заявленіе это *было письменное*.

²⁾ Значенія этого „заявленіе“ не имѣетъ на французскихъ и нѣмецкихъ дорогахъ (см. Eger, II, 577; Eisenb. Entsh. III, 246; Féraud-Giraud, II, 232—3; Lanckmann, 402—3).

³⁾ Ср. цит. изъ Проток. XXVI Общ. Съѣзда, приведенную у г. Осецкаго, стр. 350.

⁴⁾ Другого мнѣнія К. П. Змирловъ („Примѣненіе стт. 121, 122 и 137

ствій подачи заявленій, т.-е., до обязанности желѣзныхъ дорогъ платить % и судебныя издержки по заявленной претензіи, если она впослѣдствіи будетъ удовлетворена судомъ, то послѣдствіямъ этимъ дорога, конечно, не можетъ подвергаться тогда, когда замедленіе или отказъ въ разсмотрѣніи претензіи послѣдовали по винѣ самого заявителя¹⁾. Само собою понятно, однако, что, если дорога, не стѣсняясь отсутствіемъ точныхъ указаній о кассѣ и о требуемой суммѣ, согласилась войти въ разсмотрѣніе претензіи по существу, то дефекты заявленія теряютъ *всякое* значеніе²⁾, Постановленія Общаго Устава о

Уст. ж. д. на практикѣ—Журналъ Мин. Юстиціи, 1898, I, 178). По мнѣнію г. Змирлова, неуказаніе требуемой суммы въ тѣхъ случаяхъ, когда безъ такого указанія дорога лишена возможности опредѣлить размѣръ претензіи по другимъ даннымъ, отнимаетъ у заявленія значеніе факта, прерывающаго давность. Если, однако, принять во вниманіе, что лицо, не указывающее размѣра требуемой имъ суммы, тѣмъ самымъ предоставляетъ желѣзной дорогѣ опредѣлить этотъ размѣръ по ея усмотрѣнію, и что на практикѣ едва ли могутъ представиться случаи, когда дорога *отомъ лишена* возможности опредѣлить размѣръ той суммы, которая причиталась бы заявителю, еслибы претензія, имъ заявленная, по основанію своему была правильна, то съ мнѣніемъ К. П. Змирлова нельзя согласиться. Самъ г. Змирловъ признаетъ, что необозначеніе суммы *не всегда* устраняетъ перерывъ давности, а если такъ, то вопросъ о томъ, какое значеніе для давности имѣетъ неуказаніе суммы въ заявленіи, долженъ былъ бы разрѣшаться въ зависимости отъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая. Подобная *неопредѣленность* по такому существенному вопросу, какъ вопросъ о перерывѣ давности, является *опасною на практикѣ*. Нужно одно изъ двухъ: или признать размѣръ требованія существовавною принадлежностью заявленія или же—разрѣшить этотъ вопросъ въ отрицательномъ смыслѣ. Неопредѣленность тутъ также опасна, какъ она была бы опасна въ примѣненіи къ исковому прошенію.

¹⁾ Относительно % другое мнѣніе высказано Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 11 декабря 1897 г. по д. Золина съ Упр. каз. ж. д. № 3503—96 г. По мнѣнію Сената, *неприложеніе необходимыхъ документовъ* къ заявленію можетъ влечь за собою лишь невыгодныя послѣдствія, указанныя въ ст. 124 Общ. Уст., „въ числѣ которыхъ о потерѣ % со дня подачи требованія не упоминается“.

²⁾ Слѣдуетъ замѣтить, что такой дефектъ, какъ неуказаніе кассы, вообще нельзя считать серьезнымъ, потому что, если заявитель не указываетъ кассы, то это означаетъ, что ему все равно, изъ какой бы кассы ни получить вознагражденіе. Что же касается до *суммы* вознагражденія, то, не говоря уже о тѣхъ случаяхъ, когда размѣръ причитающагося вознагражденія точно опредѣленъ въ законѣ (ст. 93, 94, 97, 100, 101, 107—109 и 110 Общ. Уст.), дорога и въ другихъ случаяхъ не лишена бываетъ возможности судить о томъ, въ какой мѣрѣ заявленная претензія *можетъ быть удовлетворена судомъ*, а, зная это, дорога можетъ избѣжать процесса. Такъ, напр., претензія желѣзнодорожнаго служащаго о выдачѣ ему вознагражденія за причиненное увѣчые (или претензія семьи, оставшейся послѣ его смерти безъ средствъ къ существованію) не можетъ считаться неопредѣленною, если въ заявленіи

порядкѣ подачи заявленій не носятъ абсолютнаго характера, исключаящаго возможность всякихъ *соглашеній между сторонами* въ отступленіе отъ этого порядка. Поэтому, разъ желѣзная дорога согласилась войти въ разсмотрѣніе такого заявленія, недостатки котораго давали ей право уклониться отъ его разсмотрѣнія, она теряетъ уже право ссылаться впослѣдствіи на подобные недостатки—даже въ смыслѣ оспариванія правъ истца на $\frac{1}{10}$ и судебныя издержки.

Безусловнаго значенія нельзя также придавать всегда требованію ст. 122 Общ. Уст. о томъ, чтобы въ заявленіи было указано

содержится просьба о вознагражденіи за полную потерю трудоспособности, ибо, зная, сколько служащій получалъ жалованья, дорога имѣетъ понятіе и о размѣрѣ понесеннаго имъ убытка и т. п. Точное опредѣленіе требуемой суммы не можетъ считаться безусловно необходимымъ уже по одному тому, что подобное точное указаніе вовсе не всегда имѣетъ значеніе *признанія* размѣра понесеннаго убытка. Самъ по себѣ фактъ подачи заявленія о выдачѣ вознагражденія въ опредѣленной суммѣ вовсе не исключаетъ права на предъявленіе иска въ большей суммѣ. если дорога не согласится удовлетворить заявленную претензію добровольно. Это, разумѣется, не все равно, что *увеличеніе исковаго* требованія. Заявляя требованіе въ извѣстной суммѣ, потерпѣвшій имѣетъ въ виду получить удовлетвореніе въ установленный закономъ срокъ. По истеченіи этого срока онъ болѣе не связанъ своимъ заявленіемъ о размѣрѣ вознагражденія. Съ этимъ отчасти согласился и Сенатъ въ *отд. рѣш.* 15 дек. 1889 г. по д. *Святогорова съ Главн. Общ.* № 6837—89 г., гдѣ Сенатъ разъясняетъ, что предъявленіе иска о переборѣ въ большей суммѣ, чѣмъ та, о которой подано было заявленіе, даетъ суду „право поступить по 124 ст. Общ. Уст. рос. ж. д. (т.-е. Сенатъ говоритъ здѣсь о судебныхъ издержкахъ), но ошибка въ означеніи суммы требуемаго перебора въ сдѣланномъ заявленіи по 121 ст. того же Устава не лишаетъ истца права исправить свою ошибку при предъявленіи иска въ судѣ, *если давностный срокъ не прекращена*“.—Предъявленію позднѣйшаго иска не препятствуетъ также фактъ полученія какой либо суммы отъ желѣзной дороги въ удовлетвореніе заявленной претензіи. если только при этомъ заявитель прямо не отказался отъ всякихъ дальнѣйшихъ претензій.—Касаясь здѣсь лишь вопроса о томъ, какое юридическое значеніе можно придать неуказанію или неточному указанію требуемой *суммы* въ заявленіи, мы оставляемъ въ сторонѣ практическое значеніе этого вопроса для успѣшнаго и быстрога разсмотрѣнія претензій. Съ *этой* точки зрѣнія, конечно, вполне законно желаніе дорогъ, чтобы заявленіе не только содержало въ себѣ точное указаніе требуемой суммы, но чтобы, сверхъ того, сумма эта была подтверждена расчетомъ по каждой накладной въ отдѣльности съ указаніемъ основанія претензіи и т. д. (см. Проток. LVI Конв. Съѣзда, стр. 41). Если это будетъ признано обязательнымъ, то дороги вправѣ будутъ не принимать къ разсмотрѣнію заявленій, составленныхъ иначе, но, тѣмъ не менѣе, заявленіе, будучи разъ подано, прерветъ давность, хотя бы оно и не было составлено по формѣ (см. выше). Пока впрочемъ, циркуляромъ Д-та ж. д. отъ 8/16 іюля 1895 г. за №№ 119/1156 казеннымъ дорогамъ вѣдѣно въ обязанность разсматривать и такія претензіи о переборахъ, въ которыхъ расчета по каждой накладной не сдѣлано.

мѣстожителство потерпѣвшаго. Если заявленіе прислано по почтѣ, то мѣстожителствомъ заявителя должно считаться мѣсто, обозначенное въ почтовомъ штемпелѣ. Пославъ отвѣтъ въ это мѣсто, желѣзная дорога считается исполнившею свою обязанность, причемъ отвѣтъ долженъ считаться объявленнымъ заявителю въ день полученія отвѣта въ почтовомъ учрежденіи той мѣстности, куда онъ былъ адресованъ, хотя бы заявитель и не получилъ его тогда же съ почты. Если же заявленіе безъ указанія адреса передано было лично самимъ заявителемъ и, такимъ образомъ, не имѣется никакихъ указаній о его мѣстожителствѣ, то подобное заявленіе лишь въ томъ случаѣ можетъ считаться дѣйствительнымъ, если заявитель докажетъ, что адресъ его дорогѣ былъ извѣстенъ изъ другихъ источниковъ, или же, что дорога имѣла основаніе отослать ему отвѣтъ по городской почтѣ. При отсутствіи этихъ условій заявленіе не достигаетъ той цѣли, ради которой оно установлено, такъ какъ дорога не имѣетъ возможности на него отвѣтить, а слѣдовательно, мы имѣемъ право сказать, что подобное заявленіе недѣйствительно.

Слѣдуетъ остерегаться отъ проведенія аналогіи между формальностями, установленными для подачи „заявленій“, и тѣми формальностями, которыя законъ устанавливаетъ для *исковыхъ прошеній*. Строгія формы гражданскаго процесса не имѣли бы никакого смысла въ примѣненіи къ рекламационному порядку разсмотрѣнія претензій; здѣсь излишній формализмъ могъ бы быть только вреденъ. Кромѣ того, устанавливая форму для исковаго прошенія, законодатель въ точности указываетъ порядокъ для *исправленія* оказавшихся въ немъ недостатковъ, устанавливая для этого особые сроки, чего для желѣзнодорожныхъ „заявленій“ сдѣлано не было. Не слѣдуетъ забывать, далѣе, что громадное большинство желѣзнодорожныхъ „заявленій“ подается о суммахъ весьма незначительныхъ, т.-е., о такихъ суммахъ, на которыя простирается компетенція мировыхъ и городскихъ судей и земскихъ начальниковъ и для которыхъ въ исковомъ порядкѣ даже не обязательна письменная форма. Въ намѣренія законодателя, конечно, не входило обставить примирительное обращеніе къ желѣзной дорогѣ гораздо болѣе строгими формальностями, чѣмъ самое обращеніе въ судъ.

Что касается, наконецъ, до указанія ст. 122 Общ. Уст., что „при заявленіи должны быть представлены подтверждающіе претензію документы или засвидѣтельствованныя копіи съ оныхъ“, то оно не имѣетъ того смысла, что заявленіе, къ которому не приложено документовъ, не прерываетъ давности (что подтверждено и Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 5 апр. 1896 г. по д. Компаніи „Надежда“, съ Моск.-Брест. ж. д. № 5489—95 г., 5 окт. 1894 г. по д. Федотова съ Главн.

Общ. № 2734—94 г. и др.) ¹⁾ Указание это имѣетъ значеніе лишь для разрѣшенія вопроса о % и судебныхъ издержкахъ. Если неприложеніе или несвоевременное представленіе документовъ поставило желѣзную дорогу въ невозможность войти въ разсмотрѣніе претензіи или заняться ею своевременно, то послѣдствія этого упущенія долженъ нести самъ заявитель ²⁾.

Если заявленіе дорогою отклонено (въ цѣломъ или въ части), то подача *вторично* заявленія по тому же предмету, хотя бы и въ высшую инстанцію (въ правленіе—послѣ отклоненія претензіи управленіемъ) уже не можетъ имѣть тѣхъ послѣдствій, которыя законъ соединяетъ съ подачею заявленія желѣзной дорогѣ (*отд. рѣш.* 18 нояб.

¹⁾ Противоположное мнѣніе высказано К. П. Змирловымъ (см. цит. выше ст. въ Журн. Мин. Юстиціи 1898, I). Нельзя, конечно, не согласиться съ тѣмъ, что неприложеніе доказательствъ въ заявленію зауряднѣе разрѣшеніе претензіи, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже дѣлаетъ это невозможнымъ. Но выводитъ отсюда, что въ случаѣ непредставленія *необходимыхъ* данныхъ и доказательствъ заявленіе тернѣетъ значеніе акта, прерывающаго давность, въ практическомъ отношеніи, кажется, было бы еще болѣе опасно, чѣмъ требовать обозначеніе въ заявленіи суммы *тогда, когда* это необходимо для желѣзной дороги (см. выше). Понятіе о необходимыхъ данныхъ вполнѣ условно и могло бы возбудить массу споровъ (напр., по дѣламъ о вознагражденіи за утрату и порчу груза, за смерть и увѣчье и т. д.). Наконецъ, если даже исковое прошеніе прерываетъ давность, независимо отъ того, ссылается ли истецъ на какія либо доказательства, или нѣтъ, то, тѣмъ болѣе, это должно относиться къ заявленію, такъ какъ цѣль заявленія заключается въ предупрежденіи дороги объ обращеніи къ ней требованіи. Получивъ заявленіе, дорога (въ отличіе отъ суда) *сама* приступаетъ къ собранію нужныхъ ей свѣдѣній и данныхъ, которыя очень часто у нея имѣются въ объемѣ, вполнѣ достаточномъ для разрѣшенія заявленной претензіи. Если же этихъ свѣдѣній и данныхъ недостаточно, то ничто не препятствуетъ дорогѣ извѣстить объ этомъ заявителя, причемъ, конечно, она *не отвѣчаетъ* за произошедшее отъ этого промедленіе (% и судебныя издержки). Идти же *дальше* и вообще предъявлять строгія формальныя требованія къ заявленію, какъ акту, прерывающему давность (ср. приведен. ниже—§ 62—практику *итальянскихъ* судовъ) едва ли соотвѣтствовало бы условіямъ нашего быта.

²⁾ Въ ст. 122 Общ. Уст. сказано, что при заявленіи вѣсто подлинныхъ документовъ могутъ быть представлены *засвидѣтельствованныя* копии. Но, разумѣется, если дѣло дойдетъ до процесса, то ст. 122 „вовсе не исключаетъ принадлежащаго тажущимся права *требовать* представленія противною стороною *подлинныхъ* документовъ“ (*отд. рѣш.* 8 іюня 1883 г. по д. Рудакова съ Моск. Кур. ж. д. № 7174—87 г.).—По вопросу о документахъ, требуемыхъ для подтвержденія претензіи о переборѣ см. выше, стр. 374 и Прот. XXVI Общ. Сѣзда, стр. 21.—При доказанной невозможности представить накладную, конвенція нѣмецкихъ дорогъ (art. 23) также разрѣшаетъ доказывать претензію о переборѣ другими документами.—По проекту XXIII Общ. Сѣзда (§ 105 примѣч.), отмѣтка о выданномъ вознагражденіи или переборѣ всегда должна дѣлаться на *подлинной* накладной.

1893 г. по д. Компаніи „Надежда“ съ Моск.-Кур. ж. д. № 4903—92 г. и 2 окт. 1897 г. по д. Зайдмана съ Упр. каз. ж. д. № 3655—96 года).

Ближайшія указанія о значеніи „заявленія“ въ качествѣ факта, прерывающаго давность, будутъ сдѣланы ниже. Что же касается до значенія его для разрѣшенія вопроса о судебныхъ издержкахъ, то приведенный выше текстъ ст. 124 Общ. Уст. вызываетъ недоразумѣнія на практикѣ. Смыслъ закона тотъ, что желѣзная дорога лишь въ томъ случаѣ имѣетъ право на судебныя издержки съ той суммы, которая присуждена истцу, если она *не заявила спора* противъ иска (или противъ части его). Всякое другое толкованіе ст. 124 Общ. Уст. приводитъ къ послѣдствіямъ явно недопустимымъ. Предположить, что дорога *имѣетъ право на судебныя издержки даже и тогда, когда она признала искъ уже послѣ тщетной попытки его оспорить*, т.-е., что ст. 124 относится ко всякому признанію, въ какомъ бы положеніи дѣла оно ни было сдѣлано, значило бы допустить возможность злоупотребленій ¹⁾).

Другое недоразумѣніе, вызываемое редакціею ст. 124 Общ. Уст., заключается въ слѣдующемъ. Въ законѣ сказано, что истецъ лишается, въ своей стороны, права на судебныя издержки, если искъ будетъ признанъ дорогою въ полной суммѣ *или въ части*. Выходитъ, будто бы для дороги достаточно признать самую ничтожную часть иска, чтобы совсѣмъ лишить истца права на судебныя издержки. Редакція ст. 124, очевидно, неточна, а именно: заключительныя слова этой статьи („соразмѣрно признанной суммѣ иска“), относясь грамматически лишь къ фразѣ, въ которой рѣчь идетъ о *правѣ дороги* на судебныя издержки, на самомъ дѣлѣ должна быть отнесена и къ той

¹⁾ Толкуя ст. 124 въ этомъ именно смыслѣ, т.-е., признавая за дорогою право на судебныя издержки даже въ томъ случаѣ, когда признаніе сдѣлано ею во второй инстанціи уже послѣ проигрыша дѣла въ первой инстанціи, Сенатъ мотивируетъ свой взглядъ слѣдующимъ соображеніемъ: ст. 124 (по мнѣнію Сената), очевидно, не можетъ имѣть въ виду немедленнаго призванія со стороны желѣзной дороги при самомъ вступленіи ея въ дѣло въ качествѣ отвѣтчика, *такъ какъ и для вѣнсудебнаго разсмотрѣнія и удовлетворенія или отклоненія предъявленной претензіи дороти предоставлено время отъ 1 до 2 мѣсяцевъ* (отд. рѣш. 11 мая 1890 г. по дд. Островскаго съ Врем. Упр. каз. ж. д. и Нейфельдъ и К^о №№ 600 и 601—90 г. и 16 нояб. 1890 г. по д. Иванова съ Главн. Общ. № 5984—89 г.). Соображеніе это, очевидно, неубѣдительно. Если дорога не имѣетъ возможности отвѣчать по предъявленному иску за неизмѣнимъ свѣдѣній о степени его основательности, то она, не заявляя спора, имѣетъ полное право просить объ *отложеніи* дѣла на срокъ, указанный въ ст. 121 Общ. Уст. Вотъ тотъ единственный выводъ, который можно сдѣлать изъ тѣхъ статей закона, на которыя ссылается Прав. Сенатъ.

фразѣ, въ которой говорится о правѣ истца на издержки, т. е., другими словами, истецъ теряетъ право на издержки также лишь „соразмѣрно признанной суммѣ иска“, что подтверждено и Сенатомъ (отд. рѣш. 12 янв. 1896 г. по д. Гальмина съ Ряз.-Ур. ж. д. № 3387—95 г.).

§ 60. Подсудность желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Въ ст. 125 Общ. Уст. постановлено, что „дѣла по искамъ желѣзныхъ дорогъ и къ желѣзнымъ дорогамъ (не исключая и дорогъ казенныхъ) отдаются въ судамъ гражданскихъ ¹⁾ (мировыхъ и общихъ) сообразно роду и цѣльмъ исковыхъ требованій. Подсудность упомянутыхъ дѣлъ тому или другому изъ сихъ судебныхъ установленій опредѣляется правилами, изложенными въ статьяхъ 126—130, а въ случаяхъ, ими не предусмотрѣнныхъ—на общемъ основаніи“. Въ примѣчаніи къ этой статьѣ добавлено, что „означенная въ сей (125) статьѣ дѣла не подлежатъ вѣдѣнію коммерческихъ судовъ“.

Остановимся отдѣльно на постановленіяхъ Общ. Уст. о предѣлахъ вѣдомства судебныхъ учрежденій по разбору желѣзнодорожныхъ дѣлъ и на правилахъ о подсудности въ тѣсномъ смыслѣ.

Исключительныя правила Общ. Уст. о предѣлахъ вѣдомства судебныхъ учрежденій заключаются въ слѣдующемъ:

а) Дѣла казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по претензіямъ не свыше, 500 руб. (по роду своему входящимъ въ компетенцію мировыхъ судей), не изъяты изъ вѣдѣнія мировыхъ учрежденій ²⁾. Правило это, содержа-

¹⁾ По дѣламъ о вознагражденіи за „личный вредъ“ гражданскій искъ къ желѣзной дорогѣ можетъ быть предъявленъ и въ уголовномъ судѣ—при разборѣ дѣла о лицахъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе на желѣзной дорогѣ (рѣш. Угол. Касс. Д-та Сената 1884 г. № 18 по д. Акимовой; опред. Общ. Собр. Касс. Д-товъ 7 ноября 1883 года).

²⁾ При обсужденіи вопроса о подсудности желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ Госуд. Совѣтѣ были голоса за полное устраненіе или сокращеніе обыкновенной компетенціи мировыхъ судей по этимъ дѣламъ. Мнѣніе это мотивировано было тѣсною связью желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ интересомъ казны, недостаточнымъ юридическимъ образованіемъ и неопытностью мировыхъ судей, которымъ, между тѣмъ, приходится разрѣшать огромное большинство желѣзнодорожныхъ дѣлъ и притомъ—разрѣшать ихъ окончательно, такъ какъ, благодаря искусственному дробленію, большое число исковъ предъявляется на суммы менѣе 30 руб. Большинство Госуд. Совѣта, однако, сочло нужнымъ сохранить компетенцію мировыхъ судей и даже распространить ее на казенныя желѣзныя дороги, исходя изъ того соображенія, что передача всѣхъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ вѣдѣніе окружныхъ судовъ противорѣчила бы стремленію сдѣлать для публики судебную защиту доступнѣе, чѣмъ она была прежде. Для парализованія же вредныхъ сторонъ разбирательства подобныхъ дѣлъ у мировыхъ

щеся въ ст. 125 Общ. Уст. и въ ст. 1289 Уст. Гр. Суд. по прод. 1886 г., *не распространяется, однако, на земскихъ начальниковъ и городскихъ судей*, такъ какъ оно не включено въ изданныя для нихъ „правила гражданского судопроизводства“. Въ силу ст. 29 правилъ „объ устройствѣ судебной части въ мѣстностяхъ, въ которыхъ введено положеніе о земскихъ начальникахъ“, *для казенныхъ жемъныхъ дорогъ на сумму менѣе 500 руб., должны считаться подсудными уѣзднымъ членамъ окружныхъ судовъ*¹⁾, что нынѣ и разъяснено Сенатомъ.

По мѣсту, занимаемому ст. 125-ю въ системѣ постановленій Общ. Устава, можно было бы заключить, что статья эта относится лишь къ претензіямъ, основаніемъ коихъ служитъ перевозка грузовъ, багажа и пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ и „личный вредъ“, при-

судей, Госуд. Совѣтъ принялъ постановленіе, изложенное въ ст. 126 (см. ниже) о соединеніи искusstвенно раздробленныхъ исковъ, и, кромѣ того, счелъ необходимымъ ввести заключеніе лицъ прокурорскаго надзора при разбирательствѣ дѣлъ въ мировыхъ сѣздахъ (см. *Общ. Уст. съ сужд.*, стр. 89—95).

¹⁾ См. Собр. Уз. 1889 г. № 81 и 1890 г. № 3. Въ силу ст. 21 „Правилъ Гражд. Судопр.“, „вѣдомству земскаго начальника и городского судьи не подлежатъ иски, указанные въ пунктахъ 1 и 4 предъидущей статьи (20), когда они сопряжены съ интересомъ казенныхъ управленій“. Въ п. 4 ст. 20 говорится объ „искахъ по личнымъ договорамъ и обязательствамъ и о движимости на сумму не свыше *трехсотъ* рублей, а также—о вознагражденіи за ущербъ и убытки, когда количество оныхъ не превышаетъ *трехсотъ* рублей“. Буквально въ томъ же видѣ редактированы ст. 50 Полож. о земскихъ начальникахъ и ст. 15 Правилъ объ устройствѣ судебн. части и пр., въ которыхъ указаны предѣлы вѣдомства земскихъ начальниковъ и городскихъ судей. Въ силу же ст. 29 только что упомянутыхъ правилъ „вѣдомству уѣздныхъ членовъ окружнаго суда подлежатъ: 1) *всѣ возникающія въ уѣздѣ гражданскія и уголовныя дѣла, отнесенныя судебными уставами къ вѣдѣнію мировыхъ судей и притомъ неподсудныя земскимъ участковымъ начальникамъ и городскимъ судьямъ*“ и пр.—Укажемъ кстатіи на правила *о передачѣ* старыхъ дѣлъ изъ вѣдѣнія мировыхъ судей въ вѣдѣніе вновь вводимыхъ учреждений. Въ „правилахъ о введеніи въ дѣйствіе положенія о земскихъ участковыхъ начальникахъ“ постановлено, что *тѣ подвѣдомственныя уѣзднымъ членамъ окружныхъ судовъ земскимъ участковымъ начальникамъ, городскимъ судьямъ и волостнымъ судамъ гражданскія дѣла, которыя не рѣшены по существу мировымъ судьбою, прекращаются производствомъ съ возвращеніемъ тяжущимся судебныхъ пошлинъ и сборовъ, о чемъ и объявляется участвующимъ въ дѣлѣ лицамъ чрезъ полицію. Истцы сохраняютъ право возобновить эти дѣла въ подлежащихъ установленіяхъ, причѣмъ время, протекшее со дня предъявленія иска у мирового судьи до объявленія истцу о прекращеніи дѣла, не полагается въ исчисленіе давности; но, если остающійся на семь основаній срокъ будетъ менѣе трехъ мѣсяцевъ, то истцамъ предоставляется возобновить дѣло въ трехмѣсячный срокъ. Всѣ уголовныя и гражданскія дѣла, по которымъ уже состоялись приговоры и рѣшенія мирового судьи, получаютъ дальнѣйшее направленіе и оканчиваются въ прежнемъ порядкѣ судопроизводства, причѣмъ обязанности мировыхъ сѣздовъ исполняются окружными судами“ (ст. 19).*

чиненный при эксплуатаціи дорогъ. Только этихъ исковъ касаются статьи Общ. Уст., непосредственно предшествующія статьѣ 125-ой (стт. 121—124) и слѣдующія за нею (стт. 126—132). Буквальный смыслъ статьи 125, однако, противорѣчитъ такому заключенію, ибо въ ней говорится вообще объ „искахъ желѣзныхъ дорогъ и къ желѣзнымъ дорогамъ“. Подтвержденіемъ того, что это—не одна случайность редакціи, служитъ *вторая* часть той же ст. 125, которая изъ всѣхъ вообще „дѣлъ“ желѣзныхъ дорогъ упоминаетъ *особо* о дѣлахъ, предусмотрѣнныхъ въ стт. 126—130 Общ. Уст., изъ чего ясно, что *первая* часть ст. 125 касается не однихъ только дѣлъ этой послѣдней категоріи. Если мы обратимся къ Проекту Коммиссии, то убѣдимся въ томъ, что буквальная редакція закона не ввела насъ въ заблужденіе. Въ проектѣ мы находимъ правила о подсудности не однихъ только тѣхъ исковъ, основаніемъ коихъ служитъ перевозка или личный вредъ, но и всякихъ другихъ исковъ ¹⁾. Въ качествѣ *общаго* постановленія, относящагося *ко всѣмъ этимъ искамъ*, ст. 241 Проекта гласитъ, что „подсудность общимъ и мировымъ судебнымъ установленіямъ исковъ желѣзныхъ дорогъ и къ желѣзнымъ дорогамъ опредѣляется сообразно цѣнѣ иска, на общемъ основаніи“, а въ ст. 242 добавлено, что „дѣйствіе ст. 1289 Уст. Гр. Суд. не распространяется на иски, по коимъ являются истцами или отвѣтчиками желѣзныя дороги, эксплуатируемыя непосредственно казною“. Такимъ образомъ, проектъ вполне подтверждаетъ, что вѣдѣнію мировыхъ учреждений рѣшено было подчинить *всѣ* вообще дѣла желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныя по роду и цѣнѣ этимъ учреждениямъ. Наконецъ, если мы отъ Общаго Устава обратимся въ Высоч. утв. мнѣнію Госуд. Совѣта 12-го іюня 1885 г., то и въ немъ мы находимъ *общее* постановленіе о томъ, что „дѣла по искамъ желѣзныхъ дорогъ, содержимыхъ казною, и къ симъ дорогамъ; не изъемяются изъ вѣдѣнія мировыхъ судебныхъ установленій, если дѣла сіи, по роду и цѣнѣ исковъ, подлежатъ разсмотрѣнію названныхъ установленій на основаніи общихъ правилъ о подсудности“. Согласно съ этимъ и Сенатъ въ рѣш. 1896 г. № 114 по д. Гудадзе призналъ, что мировымъ судьямъ подвѣдомственны *всякаго* рода дѣла казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по искамъ, возникшимъ изъ личныхъ обязательствъ и дого-

¹⁾ Такъ, ст. 233 содержитъ правило о подсудности „исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющимъ своимъ основаніемъ личный или имущественный вредъ, причиненный эксплуатацію желѣзной дороги *не пассажирамъ и не грузу*“. Ст. 235 касается „исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, не имѣющихъ своимъ основаніемъ ни перевозки пассажировъ и ихъ багажа или грузовъ, ни вреда, эксплуатацію желѣзной дороги причиненнаго“. Въ ст. 236 говорится объ „искахъ къ желѣзнымъ дорогамъ лицъ, находящихся у нихъ на службѣ“.

воровъ о движимости цѣною не свыше 500 р., и по *всякимъ* искамъ о вознагражденіи за убытки до 500 р. и о правѣ участія частнаго.

б) *Второе* изъятіе изъ общихъ правилъ о предѣлахъ вѣдомства судебныхъ учреждений допущено для желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ прим. къ ст. 125 Общ. Уст., въ которомъ постановлено, что дѣла эти „не подлежатъ вѣдѣнію коммерческихъ судовъ“. Правило это, какъ и сама ст. 125, по соображеніямъ, только что изложеннымъ, должно относиться ко *всѣмъ* безъ изъятія желѣзнодорожнымъ дѣламъ (о прямомъ смѣшанномъ сообщеніи см. выше, стр. 413, прим. ¹).

Правила о *подсудности* (въ тѣсномъ смыслѣ слова) исковъ, предъявляемыхъ къ *желѣзнымъ дорогамъ* и вытекающихъ изъ желѣзнодорожной *перевозки* или же изъ факта нанесенія „*материальнаго вреда*“ эксплуатациею дороги, изложены въ стт. 127—130 Общ. Уст. Главное правило, разрешающее вопросъ о томъ, что слѣдуетъ считать *материальнымъ* желѣзной дороги, какъ отвѣтчика, содержится въ

¹) Изъять желѣзнодорожныя дѣла изъ вѣдѣнія коммерческихъ судовъ Госуд. Совѣтъ счелъ нужнымъ во избѣжаніе противорѣчій въ судебной практикѣ судовъ общихъ и коммерческихъ, вѣдѣнію которыхъ притомъ подчинены лишь нѣкоторые города, между тѣмъ какъ исполненіе договора о перевозкѣ обыкновенно происходитъ на значительномъ протяженіи. Впрочемъ, по мнѣнію Госуд. Совѣта, операціи, производимыя желѣзными дорогами, не всегда могутъ быть причислены къ торговымъ оборотамъ и, поэтому, даже въ силу общихъ законовъ не могли бы входить въ область компетенціи коммерческихъ судовъ (*Общ. Уст.* съ сужд. стр. 93). Последнее соображеніе Государственнаго Совѣта ничѣмъ не подтверждено. Операціи, производимыя желѣзными дорогами, носятъ несомнѣнно торговый характеръ, и этимъ объясняется то, что во всей Европѣ желѣзнодорожныя дѣла подчинены *исключительно* вѣдѣнію коммерческихъ судовъ,—не исключая дорогъ, эксплуатируемыхъ казною (см., напр., Eger, I, 5: „Der Staatsfiscus ist in Bezug auf den Betrieb einer Staatseisenbahn als Kaufmann anzusehen und der Jurisdiction des betreffenden Handelsgerichts unterworfen“). Что же касается до другихъ мотивовъ Госуд. Совѣта, то, не отрицая ихъ значенія, нельзя не указать, съ другой стороны, на то, что коммерческіе суды—единственные суды въ Россіи, пріобрѣтшіе нѣкоторую опытность въ разрѣшеніи торговыхъ дѣлъ. Нѣтъ, конечно, никакого сомнѣнія въ томъ, что коммерческіе суды въ этомъ отношеніи представляютъ больше гарантій, чѣмъ мировые судьи, которымъ приходится разрѣшать множество желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Съ передачею дѣлъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земскихъ начальниковъ и городскихъ судей, принципъ единообразія судебной практикѣ, ради котораго Госуд. Совѣтъ устранилъ компетенцію коммерческихъ судовъ, утратилъ свое значеніе, такъ какъ судебная дѣятельность земскихъ начальниковъ и городскихъ судей надзору Сената почти не подлежитъ. О сохраненіи компетенціи коммерческихъ судовъ для желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ свое время ходатайствовалъ XVIII Общій Сѣздъ предст. русскихъ жел. дорогъ (Замѣчанія на Проектъ, стр. 190; см. еще рѣш. Сената 1882 г. № 23 по д. Тутунова и 1868 г. № 756 по д. Росс. Общ. Тр. Кладей и выше, стр. 177).

ст. 127; остальные же три статьи содержатъ въ себѣ модификацію этого основнаго правила и примѣненіе его къ перевозкамъ прямого сообщенія.

Въ ст. 127 постановлено, что „иски къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющіе своимъ основаніемъ перевозку грузовъ или пассажирскаго багажа, нарушеніе правилъ о перевозѣ пассажировъ и причиненіе личнаго вреда эксплуатаціею дороги, предъявляются, по усмотрѣнію истца, по мѣсту нахождения *правленія* или *управленія* подлежащей дороги, *станціи отправленія* или *назначенія*, или же по мѣсту *причинившаго личный вредъ событія*; иски же, имѣющіе своимъ основаніемъ взысканіе вознагражденія за нарушеніе правилъ о приемѣ къ отправкѣ грузовъ до заключенія договора о перевозкѣ (ст. 61), предъявляются, по усмотрѣнію истца, по мѣсту нахождения *правленія* или *управленія* ¹⁾ или же по мѣсту нахождения *станціи отправленія*“ ²⁾.

¹⁾ Это право выбора остается у истца и въ томъ случаѣ, когда основаніемъ иска служитъ событіе, произошедшее на *строющемся участкѣ* данной дороги, открытой (въ другихъ частяхъ) для общественнаго пользованія (рѣш. Сената 1896 г. № 125 по д. Тельнихина).

²⁾ Санкціонируя столь широкую подсудность (вопреки мнѣніямъ, высказаннымъ Министрами Финансовъ и Пут. Сообщенія, изъ которыхъ первый полагалъ достаточнымъ допустить предъявленіе исковъ по мѣстонахожденію правленій и управленій, а второй считалъ возможнымъ, сверхъ того, допустить лишь предъявленіе исковъ во всѣхъ ближайшихъ къ станціи отправленія или назначенія городахъ, гдѣ учреждены окружные суды), Госуд. Совѣтъ руководствовался слѣдующими соображеніями. Изъ опыта выяснилось, что затруднительность доступа къ суду, въ связи съ незначительностью большинства претензій по суммѣ, вынуждаетъ лицъ, потерпѣвшихъ ущербъ отъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ агентовъ, или вовсе отказываться отъ суда и, такимъ образомъ, оставлять нерѣдко безнаказанными явныя злоупотребленія, или же—за безцѣнокъ переуступать свои претензіи разнымъ лицамъ, что, по мнѣнію Госуд. Совѣта, и поддерживаетъ существованіе „весьма вреднаго промысла скупа желѣзнодорожныхъ претензій“. Явленія эти успѣли обваружиться на опытѣ въ то время, когда наша судебная практика, ссылаясь на ст. 220 Уст. Гр. Суд., допускала предъявленіе исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ только въ столичныхъ городахъ, по мѣстонахожденію правленій. Убѣдившись въ невозможности подобнаго толкованія, уже сама практика стала примѣнять къ желѣзнодорожнымъ претензіямъ стт. 209 и 221 Уст. Гр. Суд., т.-е., она стала допускать предъявленіе исковъ по мѣсту исполненія договоровъ и по мѣстонахожденію агентовъ (см. касс. 1884 г. № 130 по д. Франка; ср., однако, касс. 1879 г. № 7 по д. Сушинскаго и—касс. 1875 г. № 233 по д. Виницкаго, въ которомъ Севать санкціонируетъ силу *договорныхъ ограниченій* подсудности). Госуд. Совѣту, такимъ образомъ, оставалось только санкціонировать выводы судебной практики. Высказанное нѣкоторыми опасеніе, что расширеніе подсудности можетъ повести къ сильному размноженію желѣзнодорожныхъ дѣлъ и вовлечь казну въ убытки, Госуд. Совѣтъ нашелъ неосновательнымъ, такъ какъ, по мнѣнію Госуд. Совѣта, точное опредѣленіе правъ и обязанностей желѣзныхъ

Ст. 127, такимъ образомъ, выдѣляетъ въ особую группу иски, вытекающіе изъ нарушенія правилъ о приемѣ *грузовъ до заключенія* договора перевозки. Для этихъ исковъ подсудность нѣсколько сужена, такъ какъ они не могутъ быть предъявляемы по мѣстонахожденію станціи *назначенія*. Къ числу этихъ исковъ должны быть отнесены не только иски о вознагражденіи за отказъ въ принятіи грузовъ къ перевозкѣ (ст. 100 Общ. Уст.) и за нарушеніе очереди (ст. 101 Общ. Уст.), но и, сверхъ того, иски о вознагражденіи за порчу и утрату груза, послѣдовавшія, по заявленію самого истца, до заключенія договора перевозки (arg. ст. 98 Общ. Уст.).

Ст. 127 ограничиваетъ подсудность лишь для исковъ, вытекающихъ изъ перевозки *грузовъ*. Если не идти далѣе буквальной редакціи закона, то выходило бы, что ограниченіе это не относится къ искамъ, вытекающимъ изъ перевозки пассажировъ и багажа, т.-е., что всѣ безъ исключенія иски, вытекающіе изъ пассажирскаго движенія, могутъ быть предъявляемы по мѣстонахожденію станціи назначенія. Но выводъ этотъ былъ бы ошибоченъ, потому что и при пассажирскомъ движеніи могутъ быть такіа претензіи, которыя по самому предмету своему исключаютъ возможность указанія станціи назначенія, напр., иски объ убыткахъ, понесенныхъ отъ неправильнаго отказа въ выдачѣ билета на проѣздъ, иски о вознагражденіи за пропажу вещей пассажира до взятія имъ билета и багажной квитанціи и т. п. ¹⁾

Въ *прямомъ сообщеніи* правила о подсудности исковъ, вытекающихъ изъ перевозки, остаются тѣ же; разница лишь въ томъ, что,

дорогъ по отношенію къ публикѣ само собою должно привести къ сокращенію судебныхъ процессовъ, число которыхъ, кромѣ того, должно уменьшиться, благодаря установленной закономъ обязательной подачѣ предварительныхъ заявленій до обращенія къ суду (эти предсказанія, однако, далеко не оправдались). Указывали, наконецъ, на то, что расширеніе подсудности влечетъ за собою чрезвычайное увеличеніе эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, но и это опасеніе Госуд. Совѣтъ нашелъ преувеличеннымъ и, во всякомъ случаѣ, недостаточнымъ для оправданія такой крайне стѣснительной для публики мѣры, какъ суженіе подсудности (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 101). До чего, дѣйствительно, преувеличены были опасенія о предстоящемъ увеличеніи эксплуатаціонныхъ расходовъ, видно изъ заявленія г. Головцова, который полагалъ, что при новомъ законѣ одному Главному Обществу рос. ж. д. придется затратить на содержаніе повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи до 6 милліоновъ рублей, т.-е., почти столько же, сколько въ Россіи уходитъ на содержаніе всего судебного вѣдомства (см. Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 463).

¹⁾ Искъ объ убыткахъ, понесенныхъ отъ пропажи багажа, сданнаго на храненіе станціонному сторожу, по мнѣнію Сената, долженъ быть предъявленъ по мѣстонахожденію *правленія* дороги-отвѣтчицы (*отд. рѣш.* 18 нояб. 1893 г. по д. Алянчиковой съ Моск.-Ряз. ж. д. № 2107—92 г.).

кромѣ права на выборъ суда, истецъ имѣетъ еще право на выборъ отвѣтчика ¹⁾, т.-е., право уже не процессуальнаго, а матеріальнаго характера, основанное на принципѣ солидарной отвѣтственности дорогъ прямого сообщенія. Ближайшія условія для осуществленія этого права и его границы, указаны выше (стр. 395 — 403) ²⁾. Ст. 128 Общ. Уст., насколько она повторяетъ правило ст. 99 Общ. Уст., очевидно, совершенно излишня. Благодаря неточности и неполнотѣ своей редакціи, она вызываетъ лишь недоразумѣнія. Впрочемъ, отъ ст. 99 она отличается еще тѣмъ, что упоминаетъ о *багажѣ* наряду съ грузомъ, подтверждая тѣмъ, что и при перевозкѣ багажа истцу предоставляется право выбора между тремя дорогами прямого сообщенія. Кромѣ того, въ ст. 128 оговорено, что „при предъявленіи исковъ о наложенныхъ платежахъ, соблюдаются *правила, опредѣленные* (?) въ статьяхъ 76 и 107“,—въ чемъ также не было надобности (ссылка на ст. 107, кромѣ того, совсѣмъ непонятна, потому что въ ст. 107 нѣтъ ни слова о наложенныхъ платежахъ). Наконецъ, въ примѣчаніи къ ст. 128 пояснено, что „станціею отправленія дороги, на которой произошла утѣта или поврежденіе, почитается та изъ станцій этой дороги, которая первая приняла *или должна была принять* грузъ съ накладною или багажъ отъ предшествовавшей ей дороги“. Здѣсь опять допущена неточность, потому что, если грузъ или багажъ вовсе не переданы промежуточной дорогѣ (если она только „должна была“ ихъ принять), то объ отвѣтственности ея не можетъ быть рѣчи ³⁾.

Примѣчаніе къ ст. 128 можетъ вызвать предположеніе, будто бы не только виновная дорога, но и дороги отправленія и назначенія могутъ быть привлекаемы каждая въ *четыре*хъ разныхъ мѣстахъ, а

¹⁾ Это право выбора безусловно и не зависитъ отъ того, къ какой дорогѣ истецъ равнѣ обратился съ *заявленіемъ* объ удовлетвореніи своей претензіи (см. стр. 526).

²⁾ О случаѣ, предусмотрѣнномъ въ ст. 129 Общ. Уст., см. стр. 396 и Общ. Уст. съ сужд., стр. 104. — Право выбора не простирается на *взаимныя* отношенія дорогъ прямого сообщенія. Что касается до *исковъ* желѣзныхъ дорогъ другъ въ другу, возникающихъ изъ солидарной отвѣтственности за перевозку грузовъ и вообще изъ участія ихъ въ исполненіи договоровъ о перевозкахъ прямого сообщенія, то они предъявляются исключительно въ томъ судѣ, въ вѣдомствѣ котораго находится *правленіе* дороги-отвѣтчицы (ст. 130 Общ. Уст.).

³⁾ Кромѣ того, если законодатель счелъ нужнымъ опредѣлить, что слѣдуетъ разумѣть подъ „станціею отправленія“ промежуточной дороги, то слѣдовало указать и на то, какую станцію слѣдуетъ считать „*станціею назначенія*“ этой дороги, такъ какъ искъ можетъ быть предъявленъ и по мѣстонахожденію этой послѣдней станціи. „Станціею назначенія“ промежуточной дороги, очевидно, должна считаться также *передаточная* станція.

именно: дорога отправленія—по мѣстонахожденію правленія, управленія, станціи отправленія и станціи назначенія *этой* дороги, т. е., ея *передаточной* станціи, а дорога назначенія—по мѣстонахожденію правленія, управленія, станціи назначенія и ея станціи отправленія, т. е. передаточной станціи. Подобное толкованіе расширяло бы подсудность до такихъ предѣловъ, которые не вызываются практической необходимостью и цѣлью закона (см. выше, мотивы Государ. Совѣта) ¹⁾.

Стт. 127—129 Общ. Уст. указываютъ лишь тотъ *судъ*, въ который лицо, имѣющее претензію, вправѣ обратиться съ искомъ къ желѣзной дорогѣ. Онѣ не касаются вовсе вопроса о томъ, *кто* долженъ быть привлеченъ къ отвѣту въ качествѣ *представителя* желѣзнодорожнаго общества. Вопросъ этотъ разрѣшенъ статьею 134 Общ. Уст., изъ которой видно, что въ качествѣ отвѣтчика привлеченію подлежитъ—правленіе, если искъ предъявляется въ томъ судѣ, гдѣ оно имѣетъ свое мѣстопробываніе, и управленіе дороги—во всѣхъ прочихъ случаяхъ ²⁾.

Правила стт. 127—129 Общ. Уст., устанавливая специальную подсудность для желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отмѣняютъ собою дѣйствіе *общихъ* законовъ о подсудности и въ томъ числѣ—правило ст. 227 Уст. Гр. Суд., допускающей установленіе подсудности *по договору*; примѣненіе этого правила могло бы повлечь за собою нарушеніе ст. 6 Общ. Уст. ³⁾.

¹⁾ Кромѣ того, слѣдуетъ замѣтить, что, по смыслу ст. 128 Общ. Уст., каждая дорога можетъ быть привлекаема къ суду лишь по мѣстонахожденію *своихъ*, а не *чужихъ* станціи, своего, а не чужого правленія или управленія (*отд. рѣш.* 6 октября 1888 года по д. Гордона съ Либ.-Ром. ж. д. и мн. др.).— По ст. 27 Бернской Конвенціи „искъ можетъ быть предъявленъ только такому суду, который находится въ государствѣ, гдѣ управленіе дороги-отвѣтчицы имѣетъ свое мѣстопробываніе, и которому такой искъ подсуденъ по законамъ этого государства“. Такимъ образомъ, къ русской дорогѣ не можетъ быть предъявленъ искъ во Франціи, къ французской въ Россіи и т. п., что особенно важно въ виду ст. 56-ой Конвенціи, въ силу которой рѣшенія иностранныхъ судовъ подлежатъ исполненію во всѣхъ конвенціонныхъ государствахъ безъ пересмотра по существу. Ст. 27 Конвенціи устраняетъ дѣйствіе мѣстныхъ законовъ, разрѣшающихъ предъявленіе исковъ въ туземныхъ судахъ къ иностраннымъ отвѣтчикамъ (напр., ст. 14 французскаго гражданскаго Кодекса). См. *мое* изд. Конвенціи, стр. 61.

²⁾ Такимъ образомъ, истецъ не вправѣ обращать искъ къ *начальнику станціи* (*отд. рѣш.* 5 августа 1887 года по д. Корсунскаго съ Ряз.-Вяз. ж. д. № 6613—86 г. и мн. др.). Ср. Касс. 1877 г. № 226 по д. Попова.

³⁾ Сенатомъ, кромѣ того, разъяснено было по одному желѣзнодорожному дѣлу, что *право выбора суда при наличности двухъ или больше отвѣтчиковъ* „принадлежитъ истцу лишь въ отношеніи исковъ, предъявляемыхъ къ та-

Стт. 127—128 Общ. Уст., однако, касаются только исковъ, вытекающихъ изъ перевозки грузовъ, багажа и пассажировъ и изъ факта нанесенія „личнаго вреда“ при эксплуатаціи желѣзной дороги. Подсудность же всякихъ другихъ исковъ, предъявляемыхъ желѣзными дорогами и къ желѣзнымъ дорогамъ, въ силу ст. 125 Общ. Уст., (т. е., подсудность не по роду дѣла, а по мѣстонахожденію отвѣтчика) опредѣляется „на общемъ основаніи“¹⁾.

кимъ отвѣтчикамъ, которые по добровольному между собою соглашенію вступили въ обязательныя къ истцу отношенія по исполненію заключенной съ нимъ сдѣлки, или которые въ силу самаго закона являются отвѣтственными предъ истцомъ лицами по отношенію къ отыскиваемому имъ праву“ (Рѣш. 1886 г. № 65 по д. Рѣзника). Разясненіе это понадобилось въ виду того, что нѣкоторые истцы, вступая въ стачку съ другими лицами, принимавшими на себя яко бы поручительство за исполненіе желѣзною дорогою своихъ обязательствъ, считали себя, затѣмъ, въ правѣ предъявлять иски по мѣстожительству этихъ лицъ, т. е., фиктивныхъ отвѣтчиковъ, и, такимъ образомъ, создавать для желѣзныхъ дорогъ искусственную подсудность.

¹⁾ Въ стѣ. 232—236 Проекта мы находимъ рядъ правилъ о подсудности исковъ, основаніемъ которыхъ служить ущербъ, причиненный *постороннему* лицу (т. е. не пассажиру и не грузоозяину), *служащему* желѣзной дороги, и о подсудности всякихъ другихъ исковъ, „не выходящихъ своимъ основаніемъ ни перевозки пассажировъ и ихъ багажа или грузовъ, ни вреда, эксплуатаціею желѣзной дороги причиненнаго“. Всѣ эти правила, какъ содержавшія въ себѣ лишь подтвержденіе общихъ процессуальныхъ правилъ, Госуд. Совѣтомъ исключены (см. Общ. Уст. съ сужд., стр. 101—2). Такимъ образомъ, къ тѣмъ искамъ, на которые не простирается дѣйствіе стт. 127—129 Общ. Уст., должны примѣняться стт. 32—39 и 203—228 Уст. Гр. Суд. Въ числѣ этихъ статей находимъ стт. 34 и 213¹⁾ (ср. ст. 23 „правилъ гражд. судопр.“ для земскихъ начальниковъ и городскихъ судей), въ силу которыхъ „иски управленія желѣзныхъ дорогъ на владѣльцевъ земель вдоль линіи желѣзной дороги по уничтоженію или перенесенію сооруженій, складовъ, раскопокъ и разсадокъ, предъявляются по мѣсту находенія имущества, подлежащаго уничтоженію или перенесенію (см., кромѣ того, стт. 209, 212, 213, 220, 221). Искъ объ убыткахъ, причиненныхъ недвижимому имѣнію искрами отъ паровоза, въ силу ст. 213 Уст. Гр. Суд., долженъ быть предъявленъ по мѣстонахожденію имѣнія (Касс. 1882 г., № 165 по д. Васильева; въ *отд. рѣш.* 6 ноября 1887 г. по д. *Назаренко съ Рост.-Влад. ж. д.*, № 1328—87 г. Сенатъ, наоборотъ, призналъ, что въ силу ст. 35 Уст. Гр. Суд. искъ объ убыткахъ за сгорѣвшее имущество можетъ быть предъявленъ лишь по мѣстонахожденію правленія). Если убытки причинены одновременно имуществу движимому и недвижимому, то, въ силу ст. 219 Уст. Гр. Суд., искъ, по усмотрѣнію истца, можетъ быть предъявленъ или по мѣсту находенія недвижимаго имѣнія, или по мѣсту находенія правленія. — Искъ объ убыткахъ, причиненныхъ неправильнымъ предоставленіемъ преимуществъ какому-либо грузоотправителю (ст. 71 Общ. Уст.), не подпадающій подъ дѣйствіе ст. 127 Общ. Уст., долженъ быть предъявленъ по мѣсту находенія правленія дороги.

§ 61. Процессуальные правила
(стт. 126, 131—134 Общ. Уст. и др. ¹⁾).

Для железнодорожных дѣлъ, какъ уже сказано выше, установлено нѣсколько особыхъ процессуальныхъ правилъ Правила эти слѣдующія:

а) Вызовъ къ суду (стт. 64 и 282 Уст. Гр. Суд.).— „По искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ повѣстки о вызовѣ въ судъ, копии съ заочныхъ рѣшеній и всѣ прочія бумаги, подлежащія врученію отвѣтчику, посылаются въ правленіе дороги-отвѣтчицы, если искъ предъявленъ по мѣсту нахождения правленія, а въ прочихъ случаяхъ въ ея управленіе“. Какъ видно изъ ст. 139 Общ. Уст., тотъ же порядокъ примѣняется и къ повѣсткамъ о *взысканіи* денегъ по исполнительнымъ листамъ, съ тою лишь разницею, что выборъ между правленіемъ и управленіемъ здѣсь всецѣло предоставленъ взыскателю и не можетъ зависѣть отъ того, въ какомъ судѣ разбиралось дѣло.

б) Обезпеченіе иска (стт. 125—128, 590—652 Уст. Гр. Суд.). Въ силу ст. 138 Общ. Уст. „желѣзная дорога вмѣстѣ со всѣми ея принадлежностями составляетъ недвижимое имущество нераздѣльное. Присужденныя съ желѣзныхъ дорогъ взысканія не могутъ быть обращаемы ни на какіе принадлежащіе имъ предметы, а равно на имѣющіеся въ ихъ кассахъ денежные капиталы“.

Изъ этого закона *нѣкоторые выводятъ заключеніе*, будто иски, предъявляемые къ желѣзнымъ дорогамъ, не подлежатъ вовсе обезпеченію ²⁾. Это заключеніе, однако, ни на чемъ не основано. Просьбу объ обезпеченіи иска путемъ наложенія ареста или запрещенія на извѣстное имущество слѣдуетъ отличать отъ просьбы о *взысканіи* присужденной истцу суммы съ этого имущества. Просьба объ обезпеченіи иска заявляется съ цѣлью *воспрепятствовать отчужденію* этого имущества до удовлетворенія истца. Желѣзная дорога по закону не лишена права на отчужденіе принадлежащаго ей имущества, хотя для этого и требуется разрѣшеніе правительства. Въ виду этого, истцу и не можетъ быть отказано въ принятіи мѣръ къ предупрежденію подобнаго отчужденія. То обстоятельство, что истецъ въ силу ст. 138 Общ. Уст. не будетъ имѣть права впоследствии обратиться въ взысканіе на то имущество, на которое наложенъ арестъ или

¹⁾ По ст. 55 *Бернской Конвенціи* „производство дѣла подчиняется правиламъ судопроизводства, дѣйствующимъ въ мѣстности, гдѣ находится судъ, которому дѣло подсудно, насколько эти правила не измѣняются.. Конвенціею“.

²⁾ См., напр., Осецкій, 392—3.

запрещеніе, повторяемъ, само по себѣ не лишаетъ истца права на предъявленія просьбы объ обезпеченіи иска ¹⁾).

в) Отводы (стт. 69 и 571 Уст. Гр. Суд.) ²⁾. — *Ст. 126* Общ. Уст. предоставляетъ желѣзнымъ дорогамъ исключительное право, котораго не имѣетъ ни одинъ отвѣтчикъ по судебному дѣлу. Право это по содержанію своему можетъ быть подведено подъ п. 2 ст. 69 Общ. Уст., т.-е., оно можетъ быть названо правомъ на *отводъ о „тѣсной связи“* между разбираемымъ дѣломъ и другимъ дѣломъ, одновременно производящимся у того же мирового судьи (Кас. 1886 г. № 64 по д. Журавлева). Но отъ обыкновеннаго отвода о „тѣсной связи“ отводъ по ст. 126 Общ. Уст. отличается столь существенными признаками, что подведеніе его подъ п. 2 ст. 69 Уст. Гр. Суд. оправдывается единственно только отсутствіемъ въ Общемъ Уставѣ какихъ-либо правилъ о порядкѣ и о послѣдствіяхъ предъявленія вновь созданнаго отвода.

Ст. 126 гласитъ слѣдующее: „если у одного и того же мирового судьи или у разныхъ мировыхъ судей (ст. 127) одновременно окажется въ производствѣ нѣсколько дѣлъ по искамъ къ одной или нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ (ст. 128), начатымъ однимъ и тѣмъ же лицомъ и вытекающихъ изъ однородныхъ основаній, то, по требованію каждой дороги-отвѣтчицы, всѣ эти дѣла должны соединяться въ одно производство и разсматриваться въ томъ судѣ, которому дѣло будетъ подсудно по общей суммѣ, представляемой цѣнами всѣхъ соединяемыхъ исковъ вмѣстѣ“ ³⁾.

¹⁾ По дѣламъ *казенныхъ* желѣзныхъ дорогъ обезпеченіе и предварительное исполненіе не допускаются въ силу общаго закона (ст. 1291 Уст. Гражд. Судопр.).

²⁾ По одному дѣлу противъ истца былъ заявленъ отводъ, что онъ занимается скупкою желѣзнодорожныхъ претензій въ обходъ закона о частныхъ повѣренныхъ. Сенатъ нашелъ, что отводъ этотъ могъ бы быть уваженъ лишь въ томъ случаѣ, еслибы судомъ дѣйствительно было установлено, что истецъ взыскиваетъ деньги для передачи кліентамъ (*отд. рѣш.* 20 окт. 1894 г. по д. Левина съ Варш.-Тересп. ж. д. № 2180—94 г.).

³⁾ Этотъ исключительный и плохо редактированный законъ представляетъ собою результатъ все той же причины, о которой намъ приходило упоминать уже неоднократно, а именно: стремленія искоренить промыселъ „скушниковъ“. Опытъ, однако, показалъ, что ст. 126 этой цѣли не достигла: промыселъ „скушниковъ“ процвѣтаетъ по прежнему, а между тѣмъ для публики создано излишнее стѣсненіе, ничѣмъ не оправдываемое. Въ проектѣ комиссія гр. Баранова, которая сумѣла отнестись къ „скупщикамъ“ съ большимъ хладнокровіемъ, о правилѣ, содержащемся въ ст. 126, нѣтъ ни слова. Правило это обязано своимъ существованіемъ предложенію г. Мин. Путей Сообщенія, который въ замѣчаніяхъ своихъ на проектъ Комиссія (воспроизводящихъ тѣ возраженія противъ проекта, которыя сдѣланы были на XVIII Общемъ Сѣздѣ предст. ж. д.), указалъ на „встрѣчающееся

нынѣ раздробленіе вытекающихъ изъ одного и того же основанія претензій на нѣсколько отдѣльныхъ исковъ, производимое взыскателями въ видахъ измѣненія законной подсудности дѣлъ“ и предлагалъ принять противъ этого мѣры, „постановивъ, что, если въ какомъ-либо мировомъ судебномъ установленіи находятся одновременно въ производствѣ совершенно однородныя по основаніямъ исковъ дѣла между тѣми же истцами и тою же дорогою-отвѣтчицею, то подобныя дѣла должны соединяться и разсматриваться судомъ, которому они будутъ подлежать по общей суммѣ цѣны всѣхъ исковъ“. При обсужденіи этого предложенія въ Госуд. Совѣтѣ было заявлено, что „скупщики претензій къ желѣзнымъ дорогамъ, достигнувъ согласнаго съ нхъ видами рѣшенія мирового судьи по какому-либо частному случаю, затѣмъ, путемъ раздробленія своихъ требованій, вытекающихъ изъ одной общей операціи (?), на множество отдѣльныхъ мелкихъ исковъ, *не превышающихъ каждый 30 рублей*, обращаютъ эти дѣла въ подлежащія окончательному разрѣшенію и устраняютъ, такимъ образомъ, повѣрку правильности существа рѣшенія мировыхъ судей со стороны мирового сѣзда“. По выслушаніи этихъ заявленій Госуд. Совѣтъ нашелъ, что „ощущаемая нынѣ потребность въ дозволеніи приносить апелляціонныя жалобы на рѣшенія мировыхъ судей по искамъ *на сумму менѣе 30 рублей* будетъ въ значительной степени ослаблена включеніемъ въ настоящае законоположеніе мѣры, направленныхъ противъ причинъ, порождающихъ размноженіе исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ или вызывающихъ искусственное раздробленіе претензій, и можетъ быть вполне устранена принятіемъ предложенія генералъ-адъютанта Посѣта“ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 89—92). Ознакомившись съ мотивами къ ст. 126, нельзя, прежде всего, не задать себѣ вопроса: затѣмъ же понадобилось, ради устраненія дѣлъ, не достигающихъ по суммѣ иска *тридцати* рублей, издать такой законъ, который распространяется не только на искъ менѣе тридцати рублей, но и на всѣ вообще искъ, подвѣдомственные мировымъ судьямъ? На этотъ вопросъ мы въ мотивахъ *никакого* отвѣта не находимъ. Надо полагать, что это произошло случайно. Если бы Госуд. Совѣтъ вообще обнаружилъ недоувѣріе къ мировымъ судьямъ, то мы имѣли бы основаніе думать, что цѣль ст. 126 та, чтобы у мировыхъ судей было поменьше дѣлъ. Но мы видѣли, что недоувѣріе къ мировому суду въ Госуд. Совѣтѣ сочувствія не встрѣтило, и что, вслѣдствіе этого, Госуд. Совѣтъ даже рѣшилъ предоставить мировымъ судьямъ разборъ дѣлъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Если такъ, то въ чемъ же, спрашивается, резонъ ст. 126 въ ея теперешнемъ видѣ? Нѣтъ надобности распространяться о томъ, что резонъ *чисто юридическій*, т.-е. вытекающихъ изъ *общихъ* процессуальныхъ началъ, въ оправданіе ст. 126 никакими привести нельзя. О дѣйствительной „тѣсной связи“ между дѣлами, истекающими изъ *разныхъ договоровъ перевозки*, конечно, не можетъ быть рѣчи на томъ только основаніи, что въ дѣлахъ этихъ возбуждаются однородные *юридическіе вопросы* (хотя Сенатъ въ рѣш. 1896 г. № 64 по д. Журавлева исходитъ, повидимому, изъ другого взгляда). Еслибы это могло считаться „тѣсною связью“, то соединенію дѣлъ, хотя бы разныхъ истцовъ и отвѣтчиковъ, по стг. 69 и 571 Уст. Гр. Судопр., не было бы конца. Точно также не можетъ быть рѣчи и объ „искусственномъ дробленіи“ одного иска, если предъявленные искъ вытекаютъ изъ разныхъ и даже одновременно совершенныхъ договоровъ (это признано и Сенатомъ въ *отд. рѣш.* 9 декабря 1887 года по д. *Росс. Общ. Трансп. владей съ Моск.-Брест. ж. д.* № 3440—87 г. и мн. др.). Въ примѣненіи къ искамъ, *не достигающимъ по суммѣ 30 рублей*, мотивамъ Госуд. Совѣта нельзя отказывать въ известномъ

Изъ ссылокъ ст. 126 на стт. 127 и 128 Общ. Уст., видно, что законъ этотъ относится только къ искамъ, упомянутымъ въ двухъ послѣднихъ статьяхъ. Какъ законъ исключительный, ст. 126, далѣе, подлежитъ примѣненію только къ дѣламъ, производящимся у мировыхъ судей, а не у уѣздныхъ членовъ окружныхъ судовъ, у земскихъ начальниковъ и городскихъ судей. Затѣмъ, для примѣненія ст. 126 Общ. Уст. требуется, чтобы иски *вытекали изъ однородныхъ основаній*. Что такое слѣдуетъ разумѣть подь „однородными основаніями“ исковъ, это въ законѣ не указано и разгадать это путемъ примѣненія обычной юридической терминологіи очень трудно. Сортировка желѣзнодорожныхъ исковъ по „родамъ“ вещь совершенно произвольная. Можно съ одинаковымъ правомъ считать однородными всѣ иски, вытекающіе изъ перевозки грузовъ, или только всѣ иски, вытекающіе изъ перевозки грузовъ прямого сообщенія, или же— иски, вытекающіе изъ перевозки грузовъ между данными двумя станціями, или всѣ иски, въ которыхъ возбуждается одинъ и тотъ же юридическій вопросъ и т. д. и т. д. Тутъ, однимъ словомъ, предоставляется полный просторъ произвольнымъ догадкамъ. Прав. Сенатъ въ рѣш. 1888 г. № 50 по д. Росс. Общ. Трансп. Кладей задался цѣлью разрѣшить вопросъ о томъ, „могутъ ли быть признаваемы вытекающими изъ однородныхъ основаній (126 ст. Общ. Уст. рос. ж. д.) иски о вознагражденіи за отданные для перевозки товары, если одни иски основаны на недостаткѣ въ количествѣ принятаго товара, а другіе — на порчѣ его при перевозкѣ“? Сенатъ отвѣчаетъ на этотъ вопросъ утвердительно, ссылаясь, во-первыхъ, на то, что всѣ эти иски вытекаютъ изъ договора перевозки, изъ обязанности возчика сдать грузъ въ цѣлости, а, во-вторыхъ, на стт. 37, 102, 107 и 109 Общ. Уст., въ которыхъ сопоставлены случаи утраты и порчи, и на стт. 127 и 128 Общ. Уст., въ которыхъ выдѣлены въ особую группу иски, вытекающіе изъ событій, предшествующихъ заключенію договора перевозки и иски о наложенныхъ платежахъ. Все это Сенатъ считаетъ достаточнымъ для того, чтобы признать, что иски о вознагражденіи за утрату и за порчу суть иски однородные. Но съ такимъ же правомъ можно было бы признать однородными всѣ иски, вытекающіе изъ перевозки прямого сообщенія, потому что о нихъ говорится въ стт. 99 и 128, т.-е., признать, что просьба о соединеніи

значеніи, хотя и временномъ. Что же касается прочихъ исковъ, не достигающихъ 500 руб., то теперь, въ особенности, при существованіи законовъ о приостановленіи исполненія судебныхъ рѣшеній вообще и по казеннымъ дѣламъ въ частности впредь до пересмотра ихъ въ кассационномъ порядкѣ Правит. Сенатомъ, ст. 126 потеряла рѣшительно всякій *raison d'être*, тѣмъ болѣе, что, повторяемъ, обойти этотъ законъ желающій всегда легко сумѣетъ.

не допускается тогда, когда одни иски вытекаютъ изъ внутренняго, а другіе изъ прямаго сообщенія ¹⁾ и т. п. Весь вопросъ въ томъ, что слѣдуетъ считать „родомъ“ и что „видомъ“, а этотъ вопросъ юридическаго разрѣшенія не допускаетъ. Такъ какъ цѣль закона противодѣйствовать искусственно создаваемой подсудности, то, казалось бы, справедливѣе было бы вмѣсто того, чтобы дѣлать изъ вопроса объ „однородности“ основаній вопросъ quasi-юридическій, отнести этотъ вопросъ къ существу дѣла, т. е., предоставить суду, при разсмотрѣніи просьбы о „соединеніи исковъ“, принимать во вниманіе всѣ индивидуальныя, *фактическія* обстоятельства дѣла и разрѣшить вопросъ о томъ, представляются ли тѣ иски, о которыхъ идетъ рѣчь, настолько однородными по времени своего возникновенія, по однообразію возбуждаемыхъ юридическихъ и фактическихъ вопросовъ и т. д., что *несоединеніе ихъ въ одинъ искъ должно быть объяснено исключительно стремленіемъ истца къ обходу закона о подсудности*. Надо замѣтить еще, что по мотивамъ своимъ ст. 126 направлена, въ сущности, только противъ исковъ о переборахъ, такъ какъ только здѣсь суду приходится разрѣшать такіе вопросы, разрѣшеніе коихъ въ томъ или иномъ смыслѣ пріобрѣтаетъ, затѣмъ, принципиальное рѣшеніе для цѣлаго ряда совершенно однородныхъ дѣлъ. Законодатель не преминулъ бы объ этомъ упомянуть, если бы вообще сочтено было нужнымъ заняться болѣе тщательною редакціей ст. 126. Во всѣхъ прочихъ дѣлахъ „соединеніе“ въ громадномъ большинствѣ случаевъ можетъ привести только къ путаницѣ и къ ущербу для правосудія, такъ что злоупотребленіемъ явится уже не мнимое „дробленіе“, а, наоборотъ, просьба о соединеніи подобныхъ исковъ. Такимъ образомъ, вопросъ объ „однородности основаній“ слѣдуетъ считать всецѣло *вопросомъ факта*, который не поддается никакому обобщенію. Лишь въ видѣ отрицательнаго правила слѣдуетъ сказать, что для примѣненія ст. 126 не требуется, чтобы разные иски вытекали *изъ одного и того же основанія*. Въ такомъ именно смыслѣ ст. 126 была первоначально редактирована, но Госуд. Совѣтъ нашель, что при такой редакціи ст. 126 могла бы вызвать мнѣніе, будто „соединенію подлежатъ лишь исковыя требованія, основывающіяся на одномъ и томъ же документѣ“, вслѣдствіе чего первоначальная редакція ст. 126 и была замѣнена нынѣшнею. Ст. 126 имѣетъ въ виду иски, вытекающіе изъ *разныхъ, но однородныхъ основаній*.

Изъ ст. 126 необходимо заключить, что къ искамъ, въ ней упоминаемымъ, соединеніе примѣняется не только тогда, когда этого захочетъ дорога-отвѣтчица, но и по волѣ истца, или, точнѣе, что

¹⁾ Мнѣніе г. Неклюдова (см. Труды Общ. Сѣзда, 1881 г., стр. 489).

при предъявленіи иска самъ истецъ имѣеть право соединять въ одно исковое прошеніе иски, вытекающіе изъ разныхъ, но однородныхъ основаній. Допустить, что дорога въ этомъ случаѣ можетъ заявить возраженіе о „смѣшеніи исковыхъ требованій“ значило бы думать, что ст. 126 существуетъ не для интересовъ правосудія ¹⁾.

Вопросъ о соединеніи предъявленныхъ исковъ по однородности ихъ основаній въ силу ст. 126 не можетъ быть возбуждаемъ самимъ судомъ помимо просьбы дороги-ответчицы (отд. рѣш. 9 дек. 1887 г. по дд. Рос. Обш. Тр. Кладей съ Моск.-Брест. ж. д. № 3440—87 г. и мн. др.). Въ силу ст. 384 Уст. Гр. Суд. судъ имѣлъ бы на это право, еслибы истецъ дѣйствительно допустилъ „искусственное дробленіе“ иска съ цѣлью измѣненія подсудности, но, какъ уже сказано выше, случай, о которомъ говорится въ ст. 126, не имѣеть ничего общаго съ искусственнымъ дробленіемъ.

По аналогіи съ отводомъ о „тѣсной связи“, отводъ по ст. 126

¹⁾ По разъясненію Сената (отд. рѣш. 29 апрѣля 1894 г. по д. Мирославскаго съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 3018—93 г.) дорога вправѣ предъявить отводъ о смѣшеніи исковъ, если истецъ по однимъ документамъ ищетъ переборъ, а по другимъ—вознагражденіе за утрату. Если же подобныя требованія предъявляются по однимъ и тѣмъ же документамъ, то, по разъясненію Сената, требованія эти должны считаться однородными по основанію (отд. рѣш. 28 февр. 1896 г. по д. Троицкаго съ Моск.-Брест. ж. д. № 3927—95 г.). Вопросъ о томъ, допускается ли соединеніе дѣлъ разныхъ истцовъ въ одно исковое прошеніе Сенатомъ первоначально былъ разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ (см. отд. рѣш. 3 марта 1888 г. по д. Терентьева и др. съ Ряз.-Козлов. ж. д. № 5063—87 г., въ которомъ разъяснено, что нѣсколько землевладѣльцевъ, потерявшихъ убытокъ отъ неурожая вслѣдствіе неправильной поставки щитовъ (отъ снѣжныхъ заносовъ) вправѣ предъявить къ дорогѣ одинъ общій искъ), но впослѣдствіи Сенатъ измѣнилъ свой взглядъ (см. отд. рѣш. 18 мая 1893 г. по д. Рубинова и др. съ Либ.-Ромен. ж. д. № 1430—93 г.; здѣсь, ссылаясь на стт. 258, 15 и 273 (п. 3) Уст. Гр. Суд. и на рѣш. 1838 г. № 1, 1882 г. № 159, 1881 г. № 166 и др., Сенатъ разъясняетъ, что предъявленіе одного иска отъ имени нѣсколькихъ истцовъ допускается лишь тогда, когда всѣ истцы предъявляютъ общее требованіе или отыскиваютъ общее имущество; поэтому, Сенатъ призналъ неправильнымъ предъявленіе одного общаго иска отъ имени разныхъ лицъ, дома и движимости которыхъ сторѣли отъ искры паровоза). Согласно съ этимъ, въ отд. рѣш. 2 іюня 1894 г. по д. Лукашкиной и др. съ Москов.-Курскою ж. д. № 817—94 г. Сенатъ призналъ также неправильною и просьбу о соединеніи исковъ, предъявленныхъ разными лицами; просьба эта была мотивирована тѣмъ, что истцомъ въ дѣйствительности является одно лицо, а другія—лишь подставныя лица, привлеченныя для искусственнаго дробленія иска. Соединеніе исковъ разныхъ лицъ въ одномъ исковомъ прошеніи при условіи происхожденія вреда отъ одной и той же причины допускаеть въ видахъ упрощенія производства, напр., австрійскій законъ 1869 года о вознагражденіи за смерть и увѣчые при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (Buschmann, 32).

Общ. Уст. подлежитъ разсмотрѣнію лишь тогда, когда онъ заявленъ въ порядкѣ, указанномъ въ стт. 573—576 Уст. Гр. Суд. Къ отводу этому также примѣняется стт. 585—588 Уст. Гр. Суд.¹⁾

Признавъ отводъ заслуживающимъ уваженія, мировой судья долженъ соединить всѣ иски въ одно производство, которое онъ и долженъ разсмотрѣть, если оно по общей суммѣ исковъ ему подсудно²⁾. Если же оно по суммѣ ему не подсудно, то оно подлежитъ прекращенію (Касс. 1888 г. № 55 по д. Глобина; ср. ст. 39 Уст. Гр. Суд.). Равнымъ образомъ, дѣло подлежитъ прекращенію, если дорога проситъ о соединеніи его съ дѣломъ, производящимся у другого мирового судьи³⁾.

Съ прекращеніемъ дѣла, истецъ въ силу ст. 200¹ Уст. Гр. Суд. теряетъ внесенные имъ сборы и пошлины.

По прекращеніи производства у мирового судьи, истецъ можетъ обратиться со своимъ соединеннымъ искомъ въ подлежащій судъ, для чего ему, въ силу стт. 135 и 137 Общ. Уст., предоставляется годовой срокъ со дня вступленія въ окончательную силу опредѣленія суда о соединеніи исковъ⁴⁾.

По вопросу о *примѣненіи ст. 126 къ искамъ, предъявленнымъ до обнародованія Общ. Устава*, Сенатъ въ рѣш. 1888 г. № 64 высказался въ *утвердительномъ* смыслѣ. Рѣшеніе это, однако, основано на невѣрномъ взглядѣ, будто отводъ по ст. 126 представляетъ собою не болѣе, какъ обыкновенный отводъ о „тѣсной связи“.

Модификацію общихъ правилъ о судебныхъ отводахъ находимъ, кромѣ ст. 126 Общ. Уст., еще въ ст. 56 Бернской Конвенціи, въ силу которой по искамъ, истекающимъ изъ международнаго договора перевозки, отъ истца-иностранца *нельзя требовать обезпеченія судеб-*

¹⁾ Прав. Сенатомъ по нѣсколькимъ дѣламъ признано, что „126 ст. Общ. Уст. по точному ея смыслу предоставляетъ жел. дорогѣ право требовать соединенія только тѣхъ дѣлъ, которыя одновременно окажутся въ производствѣ у мирового судьи, и вовсе не касается исковъ, уже разрѣшенныхъ въ первой инстанціи и ко дню предъявленія означеннаго ходатайства находящихся въ мировомъ сѣздѣ“ (отд. рѣш. 25 мая 1888 г. по д. *Шилова съ Гл. Общ.* № 460—88 г. и мн. др.).

²⁾ Отд. рѣш. 16 марта 1890 г., по д. *Амчиславскаго съ Лоз.-Сев. ж. д.* № 5972—89 г.

³⁾ Вербловскій. Общ. Уст. съ разъясн., стр. 95.

⁴⁾ См. рѣш. Гр. Касс. Д-та Пр. Сената 1897 г. № 42 по д. Общ. „Заверзе“ съ Варш. Вѣн. ж. д. См. также Касс. 1888 г., № 55 по д. Глобина. Искъ, предъявленный въ *подлежащемъ судѣ*, всегда *прерываетъ* давность, которая, затѣмъ, не течетъ во все время производства дѣла въ судѣ, такъ что со дня окончанія дѣла въ судѣ *начинаетъ свое теченіе новая давность*. Иски же, о которыхъ говорится въ ст. 126, не могутъ считаться предъявленными въ *неподлежащемъ судѣ*. Ср. еще Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 491.

ныя издержекъ (п. 5 ст. 571 Уст. Гр. Суд.). Впрочемъ, постановленіе объ этомъ состоялось у насъ еще ранѣ введенія въ дѣйствіе Бернской Конвенціи (Собр. Уз, 1891 г. № 75).

г) Привлечение третьяго лица (стт. 653—659 Уст. Гр. Суд.).— „Желѣзная дорога, къ которой предъявленъ искъ по перевозкѣ прямого сообщенія, имѣетъ право ¹⁾ просить судъ о привлеченіи къ дѣлу, въ качествѣ третьихъ лицъ, другихъ желѣзныхъ дорогъ, участвовавшихъ вмѣстѣ съ нею въ означенной перевозкѣ“ (ст. 131 Общ. Уст.) ²⁾.

Особенность этого правила заключается въ томъ, что, въ отступленіе отъ ст. 658 Уст. Гр. Суд., предоставляющей (въ случаѣ спора) разрѣшеніе вопроса объ умѣстности привлеченія третьяго лица на усмотрѣніе суда, который разрѣшаетъ этотъ вопросъ по оцѣнкѣ обстоятельствъ каждаго даннаго дѣла (см. напр., Касс. 1876 г. № 486), ст. 131 Общ. Уст. *впередъ* указываетъ условія, при наличности которыхъ удостовѣреніе просьбы о привлеченіи третьяго лица для суда *обязательно* и оспариванію не подлежитъ ³⁾.

Второе отступленіе отъ общихъ правилъ о привлеченіи третьихъ лицъ находимъ въ ст. 132 Общ. Уст., въ которой постановлено, что „иски желѣзныхъ дорогъ, предъявляемые по праву обратнаго требованія (ст. 116), ⁴⁾ не могутъ быть соединяемы съ исками о вознагра-

¹⁾ Привлеченіе, однако, *необязательно*. Непривлеченіе виновной дороги въ качествѣ третьяго лица *не отнимаетъ у дороги-ответчицы права регресса* (отд. рѣш. 18 ноября 1893 г. по д. Гродзенскаго съ Варш.-Вѣн. ж. д. № 2681—92 г.).

²⁾ Просьба эта должна быть заявлена въ срокъ, указанный въ ст. 653 Уст. Гр. Суд. Если, однако, въ первомъ засѣданіи дѣло было отложено по просьбѣ ответчика, не представившаго никакихъ объясненій по существу дѣла, то просьба о привлеченіи третьяго лица можетъ быть заявлена и во второмъ засѣданіи (отд. рѣш. 21 сент. 1888 г. по д. *Израмитана съ Моск.-Брест.* ж. д. № 502—88 г.). — Впрочемъ, судъ не вправе самъ возбуждать вопросъ о несвоевременности просьбы о привлеченіи, если противная сторона не проситъ объ устраненіи этой просьбы, какъ несвоевременной (рѣш. Сената 1892 г. № 35; въ томъ же рѣшеніи разъяснено, что засѣданіе, отложенное по просьбѣ обѣихъ сторонъ, если въ немъ не было ни доклада, ни объясненій тяжущихся, не можетъ идти въ счетъ при исчисленіи срока на подачу просьбы о привлеченіи третьяго лица).

³⁾ См. Общ. Уст. съ сужд., стр. 104—5. Ходатайство о привлеченіи третьяго лица подлежитъ безусловному удовлетворенію, хотя бы судъ и нашелъ, что „приводимые въ подтвержденіе сего требованія доводы не имѣютъ никакого значенія по отношенію къ ответственности предъ истцомъ“ дороги-ответчицы (отд. рѣш. 19 мая 1888 г. по д. *Семшиа съ Дин.-Вит.* ж. д. № 5183—87 г.).

⁴⁾ Въ рѣш. Сената 1891 г. № 75, по д. Тамбово-Козловской ж. д. разъяснено, что право регресса, т. е., право дорогъ на обращеніе къ суду не можетъ быть устраниваемо постановленіями т. н. „претензионныхъ сѣздовъ“,

деніи грузохозяевъ“. Въ обыкновенныхъ процессахъ тяжущійся, прошившій о привлеченіи третьяго лица, по удостовѣреніи этой просьбы судомъ, имѣеть право: 1) въ случаѣ *неявки* третьяго лица или *отказа* его отъ участія въ дѣлѣ—просить судъ объ обезпеченіи своего обратнаго требованія на призываемомъ лицѣ (ст. 659 Уст. Гр. Суд.) и 2) въ случаѣ *вступленія* третьяго лица въ дѣло—ходатайствовать о разсмотрѣніи взаимныхъ юридическихъ отношеній между нимъ, просителемъ, и призываемымъ лицомъ и о возложеніи отвѣтственности по иску на призываемое лицо (въ формѣ ли присужденія главнаго иска непосредственно съ третьяго лица, если истецъ на это согласенъ, или же—въ формѣ предоставленія ему, просителю, права регресса по отношенію къ третьему лицу). Имѣя въ виду, что каждый процессъ, возникающій изъ перевозки прямого сообщенія, разбирается при участіи третьихъ лицъ, что лицъ этихъ иногда бываетъ довольно много, и что выясненіе вопроса о томъ, какая изъ дорогъ должна считаться отвѣтственною предъ всѣми прочими за то событіе, которое послужило поводомъ къ иску, очень часто отняло бы слишкомъ много времени и сплошь да рядомъ замедляло бы ходъ процесса въ ущербъ истцу, законодатель нашъ, слѣдуя примѣру Бернской Конвенціи (ст. 52), и воспретилъ суду при разсмотрѣніи иска, предъявленнаго къ желѣзной дорогѣ, входить въ разсмотрѣніе вопроса о правѣ дорогъ на регрессъ другъ къ другу ¹⁾. Цѣль привлеченія третьихъ лицъ въ желѣзнодорожномъ процессѣ, такимъ образомъ, заключается только въ возможномъ *выясненіи* обстоятельствъ дѣла и въ устраненіи споровъ противъ рѣшенія по первоначальному процессу, которое должно считаться *обязательнымъ* для всѣхъ дорогъ, участвовавшихъ въ этомъ процессѣ.

Изъ ст. 132 Общ. Уст. несомнѣнно слѣдуетъ, что судъ неправѣ постановлять опредѣленій ни объ обезпеченіи обратнаго требованія дороги-отвѣтчицы на дорогѣ, привлеченной въ качествѣ третьяго лица и не явившейся въ судъ (подтверждено въ рѣш. Сената 1895 г. № 38 по д. Граборова) ²⁾, ни о присужденіи исковыхъ требованій

на конхъ въ порядкѣ примирительнаго разбирательства разсматриваются вопросы о взаимной отвѣтственности дорогъ по претензіямъ.

¹⁾ Протестъ противъ этого воспрещенія мы находимъ въ Замячанияхъ XVIII Общ. Сѣзда на Проектъ, стр. 190.

²⁾ Изъ мотивовъ Госуд. Совѣта видно, что законодатель предвидѣлъ затрудненія, которыя могутъ быть соединены для желѣзныхъ дорогъ съ явкою въ весьма отдаленные суды, и что одною изъ цѣлей ст. 132 Общ. Уст. именно и было устранить хоть отчасти эти затрудненія путемъ воспрещенія просьбы объ обезпеченіи обратнаго требованія на неявившейся дорогѣ, привлеченной въ качествѣ третьяго лица (Общ. Уст. съ сужд., стр. 104).—Наша судебномировая практика до послѣдняго времени игнорировала ст. 132 Общ. Устава.

непосредственно съ третьяго лица, — если на послѣднее не изъявили согласіе истецъ и само третье лицо ¹⁾.

Ни одинъ процессъ въ мировыхъ судахъ не обходился безъ взаимныхъ пререканій дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ (что, какъ и слѣдовало ожидать, отнимало у суда массу времени и вниманія). Мировые суды, по выслушаніи этихъ пререканій, считали своею обязанностью, присуждая исковыя требованія съ дороги-отвѣтчицы, „обезпечивать обратное требованіе“ на виновной дорогѣ, привлеченной въ качествѣ третьяго лица. Очень часто исковыя требованія помимо воли сторонъ даже присуждались непосредственно съ третьихъ лицъ. Вся эта практика представляла собою явное нарушеніе закона, не говоря уже о томъ, „что обезпеченіе обратнаго требованія“ безъ указанія способа обезпеченія (ст. 603 Уст. Гр. Суд.) не имѣло никакого юридическаго значенія. Судъ, присуждая исковыя требованія съ желѣзной дороги, неправѣ также указать въ рѣшеніи, что требованія эти присуждаются „за счетъ“ другой дороги (*отд. рѣш.* 2 ноября 1883 г. по д. Романовича съ Моск.-Каз. ж. д.); эта оговорка въ рѣшеніи не имѣетъ никакого юридическаго значенія, а потому едва ли можно согласиться съ мнѣніемъ Сената, высказаннымъ въ *отд. рѣш.* 4 октября 1891 г. по д. Климова съ Москов.-Кур. ж. д. № 3120—89 г., что, разъ такая оговорка сдѣлана, то дорога, „за счетъ которой“ присуждены исковыя требованія, правѣ изъ за этого обжаловать рѣшеніе.

¹⁾ По вопросу о положеніи третьяго лица въ желѣзнодорожномъ процессѣ имѣется нѣсколько рѣшеній, въ которыхъ Сенатъ призналъ слѣдующее:

Судъ неправѣ безъ особой о томъ просьбы присуждать исковыя требованія съ третьяго лица (*отд. рѣш.* 10 янв. 1891 г. по д. *Андрееви съ Балтійскою* ж. д. № 1435—89 г.). Просьба о присужденіи съ третьяго лица можетъ быть заявлена и во второй инстанціи (*отд. рѣш.* 19 янв. 1890 г. по д. *Росс. Общ. Трансп. Кладей съ Главн. Общ.* росс. ж. д. № 2639—89 г.). Исковыя требованія, однако, могутъ быть присуждены лишь съ третьяго лица, принявшаго участіе въ дѣлѣ—ст. 659 Уст. Гр. Суд. (*отд. рѣш.* 21 янв. 1888 г. по д. *Луцкаго съ Кур.-Кiev.* ж. д. № 4108—87). Лицо, разъ явившееся, считается участвующимъ въ дѣлѣ, хотя бы впоследствии оно и уклонилось отъ явки (*отд. рѣш.* 2 нояб. 1889 г. по д. *Попова съ Кур.-Хар.-Азов.* ж. д. № 1635—88).—Неявка третьяго лица не даетъ права на прекрѣпленіе по отношенію къ нему производства по дѣлу (*отд. рѣш.* 19 окт. 1889 г. по д. *Главн.-Общ.* № 1986—89 г.). Третье лицо, заинтересованное въ дѣлѣ, выравѣ, не участвуя въ первой инстанціи, подать апелляціонную жалобу на рѣшеніе и притомъ—безъ предварительной подачи особаго прошенія о допущеніи его къ участію въ дѣлѣ въ качествѣ третьяго лица (*отд. рѣш.* 19 марта 1-92 г. по д. *Страшуна съ Орл.-Ряз.* ж. д. № 2025—91 г. и 18 мая 1893 г. по д. того же истца съ Упр. каз. ж. д. № 2539—92 г.). Третье лицо, присоединяясь къ одной изъ сторонъ въ процессѣ, однако же, „можетъ лишь поддерживать въ своихъ интересахъ требованія этой стороны по предмету спора, хотя бы и при посредствѣ своихъ“, не заявленныхъ этой стороной *возраженій*. Оно не можетъ не только ходатайствовать ни о чемъ несогласномъ съ этими требованіями, но даже—заступить эту сторону на судѣ (рѣш. 1876 г. № 189, 1879 г. №№ 26, 161, 1881 г. № 36); такое положеніе даетъ возможность третьему лицу вступить въ дѣло *лишь до того времени*, пока происходитъ на судѣ споръ между двумя лицами (рѣш. Сената 1896 г. № 99 по д. Мальчинскаго).—Если дорога привлечена къ дѣлу въ качествѣ третьяго лица *по просьбѣ истца* (вслѣдствіе возраженія дороги-отвѣтчицы, что искъ къ

д) Прекращение дѣла (ср. стт. 145, 358 и 718 Уст. Гр. Суд. и Собр. Уз. 1890 г. № 70 „объ измѣненіи порядка заочнаго разбирательства“).—Если дѣло по иску, предъявленному къ желѣзной дорогѣ, прекращено производствомъ, то послѣдствія этого прекращения должны быть тѣ же, что и во всякомъ другомъ процессѣ, *за исключеніемъ лишь двухъ особыхъ случаевъ*, на которые простирается дѣйствіе ст. 133 Общ. Уст.

Изъ двухъ правилъ, содержащихся въ ст. 133, одно собственно не имѣетъ отношенія къ процессу. Правило это входитъ въ область матеріальнаго права, являясь не болѣе, какъ разъясненіемъ принципа солидарной отвѣтственности ¹⁾. Оно, какъ мы видѣли уже выше (стр. 397), состоитъ въ томъ, что „прекращеніе иска, имѣющаго своимъ основаніемъ перевозку груза или багажа *по договору о прямомъ сообщеніи*, послѣ отсылки вызова о явкѣ въ судъ привлеченной къ отвѣтственности дорогѣ, лишаетъ истца права на предъявленіе того же иска ко всѣмъ прочимъ дорогамъ, противъ которыхъ истецъ могъ его начать въ силу ст. 128“. Чисто судопроизводственный характеръ носить только *второе* правило, содержащееся въ ст. 133, въ силу котораго „истецъ, прекратившій дѣло по иску къ желѣзной дорогѣ послѣ отсылки ей вызова о явкѣ въ судъ, лишается права на возобновленіе того же иска въ другомъ судѣ“. Изъ сопоставленія этого правила съ правиломъ, только что изложеннымъ и помѣщеннымъ въ той же ст. 133, видно, что истинный смыслъ этого правила заключается въ опредѣленіи того момента, послѣ котораго *истецъ терять*

ней не относится), то, по основному началу процесса, подобное привлеченіе „не можетъ почитаться равносильнымъ предъявленію иска къ опредѣленному отвѣтчику (рѣш. Сената 1876 г. № 645)⁴⁾; отсюда—*„ошибочное указаніе на первоначально отвѣтчика не можетъ быть восполнено привлеченіемъ третьяго лица, а засимъ и требованіе объ обращеніи на это лицо взысканія, какое первоначально было направлено противъ мнимаго отвѣтчика, не могло подлежать удовлетворенію“* (рѣш. Сената 890 г. № 82 по д. *Кавенюкія съ Варш.-Вѣн. и др ж. д.*)—Судъ не имѣетъ права присуждать съ истца *судебныя издержки* въ пользу третьяго лица, привлеченнаго къ дѣлу дорожно-отвѣтчикомъ—ст. 133 Уст. Гр. Суд. (*отд. рѣш.* 6 нояб. 1887 г. по д. *Урусова съ Моск.-Ряз. ж. д.* № 736—87 г. и др.). Сенатъ, однако, признаетъ правильнымъ присужденіе издержекъ въ пользу третьяго лица въ одномъ случаѣ, когда главный отвѣтчикъ освобожденъ былъ мировымъ судьей отъ отвѣтственности и жалоба на рѣшеніе судьи была подана третьимъ лицомъ (*отд. рѣш.* 11 марта 1888 г. по д. *Гурьева* № 3977—87 г.).—Если къ желѣзнодорожному дѣлу, производящемуся у мирового судьи, привлечено въ качествѣ третьяго лица *казенное управленіе* (напр. таможня), то дѣло не перестаетъ быть подсуднымъ мировымъ установленіямъ (см. ст. 125 Общ. Уст. и Касс. 1882 г. № 143).

¹⁾ Въ Бернской Конвенціи мы находимъ его въ ст. 27, устанавливающей принципъ солидарной отвѣтственности.

право выбора суда для предъявленія иска къ желѣзной дорогѣ. Мы видѣли, что истецъ по ст. 127 Общ. Уст. имѣетъ право выбора между тремя или четырьмя судами. Въ ограниченіе этого права въ ст. 133 и постановлено, что, разъ выбравши одинъ судъ, истецъ *уже не можетъ перемѣнить своего выбора*, точно также, какъ, разъ выбравши дорогу отвѣтчицу, истецъ теряетъ то право выбора, которое предоставлено ему статьею 128 Общ. Уст. Этимъ только и исчерпывается все значеніе ст. 133 Общ. Уст.; статья эта вовсе не касается вопроса о томъ, имѣетъ ли право истецъ, прекративъ дѣло, возобновить его въ *томъ же судѣ*, а равно и вопроса о томъ, какія послѣдствія должно влечь за собою прекращеніе дѣла *помимо воли* истца, напр., вслѣдствіе его неявки или по неподсудности (по ст. 126 Общ. Уст. и пр.). Вопросы эти, Общимъ Уставомъ вовсе не затронутые, должны разрѣшаться по *общимъ* правиламъ, что подтверждено и Сенатомъ ¹⁾.

е) Заключение прокурора (ст. 179 Уст. Гр. Суд.). Для большей гарантіи правильнаго разрѣшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ *мировыхъ сѣздахъ*, Высоч. Утв. Мн. Госуд. Совѣта 12 іюня 1885 г. постановлено было, что товарищъ прокурора сверхъ случаевъ, означенныхъ въ ст. 179 Уст. Гр. Суд., даетъ заключеніе также по дѣламъ, по которымъ истцами или отвѣтчиками являются желѣзныя дороги (ст. 179 Уст. Гр. Суд., дополн. по прод. 1886 г.) ²⁾.

ж) Исполненіе судебныхъ рѣшеній (ст. 933 и сл. Уст. Гр. Суд.). Госуд. Совѣтъ счелъ нужнымъ установить особый порядокъ для взысканія присуждаемыхъ съ желѣзныхъ дорогъ суммъ. Порядокъ

¹⁾ *Отд. рѣш.* 7 мая 1893 г. по д. Ферстеръ съ Балтійскою ж-д. № 4522—91 г., 18 мая 1893 г. по д. Сорокина съ Кур.-Харьк.-Азов. ж. д. № 3641—92 г. и др.—См. еще Касс. 1881 г. № 53, 1879 г. № 358, 1880 г. № 34 и др.—См. также объясненія г. Вербловскаго (стр. 103—4). Сопоставляя обѣ части ст. 133 Общ. Уст., г. Осецкій (стр. 378) приходитъ къ выводу, будто статья эта воспрещаетъ возобновленіе иска, разъ прекращеннаго истцомъ, хотя бы *въ томъ же судѣ*, но вывода своего г. Осецкій ничѣмъ не подтверждаетъ.

²⁾ Установивъ это нововведеніе, Госуд. Совѣтъ высказалъ надежду, что товарищи прокуроровъ „будутъ оказывать мировымъ судьямъ не всегда обладающимъ юридическимъ образованіемъ, немаловажное *содѣйствіе къ правильному разрѣшенію*“ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, „а въ качествѣ блюстителей закона, конечно, приложить всѣ старанія къ тому, чтобы исходъ этихъ дѣлъ не причинялъ напрасно ущерба казнѣ“ (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 92). Изъ этихъ мотивовъ слѣдуетъ вывести, что задача прокуратуры заключается не въ одной только охранѣ интереса дорогъ, а прежде всего—въ содѣйствіи „правильному разрѣшенію дѣла“. Едва-ли, поэтому, можно безусловно согласиться съ мнѣніемъ Сената, высказаннымъ въ *отд. рѣш.* 21 сент. 1888 г. по д. Бухштейна съ Дин.-Вит. ж. д. № 362—88 г. и др., будто истецъ не имѣетъ права жаловаться на то, что сѣздъ не выслушалъ заключеніе прокурора.

этотъ изложенъ въ стт. 138—144 Общ. Уст. Правила, изложенныя въ этихъ статьяхъ, возбуждаютъ весьма существенныя юридическія вопросы, но, такъ какъ эти вопросы въ судебной практикѣ по дѣламъ, возникающимъ собственно изъ желѣзнодорожной перевозки, могутъ встрѣтиться лишь весьма рѣдко, то я и считаю возможнымъ на нихъ здѣсь не останавливаться. Мотивы къ стт. 138—144 Общ. Уст. можно найти въ изд. Госуд. Совѣта, стр. 111—117.

з) Исполненіе рѣшеній судебныхъ мѣстъ иностранныхъ государствъ (стт. 1273—1281 Уст. Гр. Суд.). Въ ст. 56 Бернской Конвенціи находимъ слѣдующее правило: „Судебныя рѣшенія, постановленныя, на основаніи правилъ настоящей Конвенціи, надлежащимъ судебнымъ установленіемъ въ порядкѣ состязательнаго судопроизводства или заочно, по вступленіи въ законную силу на основаніи правилъ, примѣняемыхъ этимъ подлежащимъ судебнымъ установленіемъ, исполняются компетентною властью въ государствахъ, подписавшихъ Конвенцію, согласно условіямъ и формальностямъ, установленнымъ въ государствѣ, гдѣ рѣшеніе приводится въ исполненіе, но *безъ пересмотра дѣла по существу*. Правило это не примѣняется къ рѣшеніямъ, которыя подлежатъ лишь предварительному исполненію, а также и къ тѣмъ, которыми присуждается съ истца, вслѣдствіе отказа ему въ искѣ, вознагражденіе „убытковъ и процентовъ сверхъ судебныхъ издержекъ“¹⁾.

и) Дѣла казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 1289 Уст. Гр. Суд.)—Въ отступленіе отъ общаго правила, изложеннаго въ ст. 1289 Уст. Гр. Суд., „дѣла по искамъ желѣзныхъ дорогъ, содержимыхъ казною, и—къ самимъ дорогамъ могутъ быть оканчиваемы *примиреніемъ*, а тѣ изъ нихъ, которыя подлежатъ вѣдѣнію окружныхъ судовъ, могутъ, сверхъ того, производиться сокращеннымъ порядкомъ“ (ст. 1289 прим. 2 Уст. Гр. Суд. по прод. 1886 г.)²⁾. Въ остальномъ

¹⁾ Объ отгнѣнѣ „обезпеченія судебныхъ издержекъ“ по искамъ, предъявляемымъ иностранцами, см. выше.

²⁾ Госуд. Совѣтъ счелъ нужнымъ принять это правило, не взирая на высказанное нѣкоторыми членами его мнѣніе, будто при пассивномъ отношеніи нашихъ дорогъ къ судебной защитѣ представляется опаснымъ сохранить право на миролюбивое окончаніе дѣла даже за частными желѣзными дорогами. Госуд. Совѣтъ справедливо нашелъ, что запрещеніе оканчивать дѣла миромъ всегда могло бы быть обойдено путемъ судебного признанія и, кромѣ того, противорѣчить основнымъ началамъ гражданскаго процесса (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 90 и сл.). Прим. 2 къ ст. 1289 Уст. Гр. Суд., однако, не устранилъ дѣйствія ст. 348 того же Устава—о необходимости *согласія сторонъ* для разбора дѣла сокращеннымъ порядкомъ. Поэтому, напр., если дѣло было первоначально направлено въ *общемъ* порядкѣ, то для замѣны его сокращеннымъ порядкомъ необходимо особое опредѣленіе суда, которому стороны подчинились. Недо-

дѣла казенныхъ дорогъ подчиняются *общему* порядку, установленному для разбирательства дѣлъ казеннаго управленія ³⁾.

О порядкѣ ликвидаціи дѣлъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ при переходѣ ихъ въ казну см. Собр. Узак. 1892 г. № 68 (мотивы въ Журналахъ 1891 г., стр. 21). Въ п. 7 этихъ правилъ установлена троекратная публикація для кредиторовъ частной дороги съ предвѣщеніемъ, что тѣ изъ нихъ, которые не заявятъ своихъ претензій въ теченіи шести мѣсяцевъ со дня припечатанія послѣдней публикаціи въ Сенатскихъ Вѣдомостяхъ теряютъ право предъявленія требованія объ удовлетвореніи ихъ изъ суммъ, слѣдуемыхъ ликвидируемому обществу отъ казны по выкупу дороги. Объ отвѣтственности казны по искамъ, основаніе коихъ возникло до перехода дороги въ казну см., кромѣ того, рѣш. Сената 1894 г. № 103 по д. Слонова съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д., въ которомъ этотъ вопросъ для Кур.-Хар.-Азовской ж. д. разрѣшенъ въ *утвердительномъ* смыслѣ. Въ состоявшемся ранѣе рѣшеніи (*отд. рѣш.* 19 февр. 1893 г. по д. Медвѣдева съ Кур.-Хар.-Азов. ж. д. № 2748—92 г.) Сенатъ, наоборотъ, вообще разрѣшаетъ этотъ вопросъ въ *отрицательномъ* смыслѣ, ссылаясь на то, что казна, приобретающая дорогу, не можетъ быть разсматриваема, какъ *универсальный преемникъ* бывшаго общества.

§ 62. Исковая давность.

Для претензій, возникающихъ изъ желѣзнодорожной перевозки, повсемѣстно установлена сокращенная исковая давность. Въ Западной

статочно, напр., въ этомъ случаѣ одно то, что судъ обязалъ стороны представить письменное объясненіе *со ссылкой на ст. 362 Уст. Гр. Суд.*, чему стороны и подчинились (*отд. рѣш.* 5 февраля 1898 г. по д. Файнберга съ Упр. каз. ж. д. № 4339—97).

³⁾ Въ *отд. рѣш.* 5 авг. 1887 г. по д. Носова съ *Врем. Упр. каз. ж. д.* № 2869—87 г. Сенатъ призналъ, что *срокъ на подачу кассационной жалобы* для казны долженъ считаться со дня полученія копій рѣшенія, которая должна была быть послана на начальнику Тамб.-Сарат. ж. д., а *Врем. Упр. Казен. ж. д.*—въ силу ст. 129² Уст. Гр. Суд. (искъ былъ предъявленъ къ *Врем. Упр. въ лицѣ управленія Тамб.-Сарат. ж. д.*).—Въ *отд. рѣш.* 16 сент. 1894 г. по д. Голованевскихъ съ Хар.-Никол. ж. д. № 3924—93 г. разъяснено, что въ случаѣ спора *время* полученія копій рѣшенія можетъ быть удостовѣряемо *помѣтой* казеннаго управленія о времени поступленія бумаги. Въ рѣш. 1893 г. № 61 по д. Харьвово-Никол. ж. д. Сенатомъ разъяснено, что и мировые судьи обязаны посылать копіи своихъ рѣшеній казеннымъ дорогамъ, для которыхъ срокъ жалобы исчисляется со дня полученія копій рѣшенія.—При разбирательствѣ дѣлъ въ мировыхъ учрежденіяхъ казенная дорога освобождается отъ уплаты судебныхъ пошлинъ и сбора съ бумаги (рѣш. Сената 1894 г. № 116 по д. Росс. Общ. Трансп. Клядей).

Европѣ это не болѣе, какъ одинъ изъ многихъ случаевъ сокращенія обычной исковой давности для претензій торговыхъ и для многихъ другихъ претензій, возникающихъ въ обыденной жизни. У насъ, наоборотъ, годовая давность для желѣзнодорожныхъ дѣлъ является закономъ исключительнымъ ¹⁾.

¹⁾ Комиссія предполагала установить болѣе краткіе сроки давности для нѣкоторыхъ претензій къ желѣзнымъ дорогамъ и для претензій самихъ дорогъ о недоборѣ. Для претензій же, основанныхъ на мировой сдѣлкѣ, признаніи и судебномъ рѣшеніи, Комиссія предлагала сохранить общій десятилѣтній срокъ давности (см. Проектъ съ мотивами, стр. 357). Госуд. Совѣтъ отвергъ разнообразіе сроковъ во избѣжаніе споровъ и недоразумѣній. Проектированное же Комиссіею сохраненіе десятилѣтняго срока Госуд. Совѣтъ нашелъ неудобнымъ „въ виду огромной массы производимыхъ дорогами перевозокъ и выдаваемыхъ ими документовъ“, вслѣдствіе чего „точная повѣрка, по истеченіи нѣсколькихъ лѣтъ, обстоятельствъ, относящихся къ отдѣльному какому-либо случаю, является вообще крайне затруднительною“ (*Общ. Уст.* съ сужд., стр. 107; ср. Труды Общ. Сѣзда 1881 г., стр. 331). Интересно, однако, то, что *сами дороги* не нашли никакихъ возраженій противъ сохраненія десятилѣтней давности для указанныхъ выше исковъ (см. Замѣч. XVIII Сѣзда, стр. 192). Она сохранена для этихъ исковъ и въ австро-венгерскомъ регламентѣ (§ 91) и въ Бернской Конвенціи (ст. 45), *которая, сверхъ того, устанавливаетъ трехлѣтнюю давность для исковъ о вознагражденіи за убытки, произошедшіе отъ злого умысла или явнаго упущенія агентовъ дороги.* Высказанныя Госуд. Совѣтомъ соображенія вовсе не убѣдительны, такъ какъ по самому существу исковъ, основанныхъ на мировой сдѣлкѣ, признаніи и судебномъ рѣшеніи, никакихъ документовъ (кромѣ, развѣ, платежныхъ росписокъ) дорогамъ въ подобныхъ случаяхъ хранить не приходится. Впрочемъ, приведенные выше соображенія Госуд. Совѣта, какъ не нашедшія выраженія въ законѣ, не могутъ считаться для судебной практики обязательными. Если искъ основанъ на мировой сдѣлкѣ или судебномъ рѣшеніи, то онъ уже ничего общаго не имѣетъ съ искомъ о вознагражденіи за ущербъ, о которомъ говорится въ ст. 135. Онъ имѣетъ съ нимъ столь же мало общаго, сколько, напр., искъ по векселю. Судебное рѣшеніе и т. п. представляетъ собою *самостоятельное* основаніе для иска. То же самое слѣдуетъ связать и о признаніи. Прав. Сенатъ въ Деп-скомъ рѣш. 1895 г. по д. Апельбаума, не взирая на то, что приведенные мотивы Госуд. Совѣта, нашелъ, что *на иски, основаніемъ коихъ является письменное предложеніе желѣзной дороги явиться въ кассу за полученіемъ известной суммы, годовая давность простираться не можетъ* (рѣшеніе это пока еще не опубликовано). — Слѣдуетъ, кромѣ того, вообще замѣтить, что годичный срокъ давности при нашихъ громаднхъ разстояніяхъ и при общемъ состояніи нашихъ путей сообщенія является чрезчуръ краткимъ. Дурныя стороны чрезмѣрно краткой желѣзнодорожной давности у насъ, кромѣ того, усиливаются, благодаря исключительному характеру этой давности, благодаря тому, что она стоитъ особнякомъ и не распространена на другія торговыя отношенія. Такъ, напр., если отправителемъ и получателемъ товара является комиссіонеръ, дѣйствующій по порученію продавца, то послѣдній, по истеченіи нѣсколькихъ лѣтъ со времени сдачи товара покупщику, имѣетъ право затѣять процессъ со своимъ комиссіонеромъ. Если комиссіонеръ про-

Чтобы понять объемъ дѣйствія нашего закона, нужно имѣть въ виду, что источникомъ его на первомъ планѣ послужила Бернская Конвенція, въ которой годовая давность установлена лишь для требованій о вознагражденіи за утрату груза, полную или частную, за поврежденіе или просрочку въ доставкѣ груза, и, наконецъ, для претензій „на неправильность разчета“ провозныхъ денегъ (ст. 12 и 45) ¹⁾. Нашъ законъ, касаясь отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ не только по перевозкѣ грузовъ, но и по перевозкѣ пассажировъ, багажа и ручной клади, а также отвѣтственности дорогъ за „личный вредъ“, причиненный при эксплуатаціи, распространилъ годовую давность и на претензіи, возникающія по этимъ основаніямъ. Если, однако, основываться на буквальной редакціи нашего закона, то изъ нея можно заключить, что не однимъ этимъ исчерпывается его отличие отъ Бернской Конвенціи. Въ силу ст. 135 Общ. Уст., „срокъ для предъявленія къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ о вознагражденіи за *причиненный при эксплуатаціи сихъ дорогъ личный или имущественный вредъ*, а равно о возвращеніи переборовъ, полагается годовой. Годовую же давностью погашается право желѣзныхъ дорогъ на предъявленіе исковъ о вознагражденіи за *понесенныя ими отъ дѣйствіи пассажировъ или грузохозяевъ убытки*, а также объ уплатѣ недоборовъ. Означенный давностный срокъ примѣняется также къ претензіямъ, возникающимъ *между желѣзными дорогами*, участвовавшими въ перевозкѣ прямаго сообщенія по поводу взаимныхъ ихъ расчетовъ, касающихся упомянутой перевозки“. Что такое слѣдуетъ разумѣть подъ *причиненнымъ при эксплуатаціи имущественнымъ вредомъ*? Хотѣлъ ли законодатель сказать, что годовую давностью погашаются не только претензіи грузохозяевъ и пассажировъ, но и претензіи всякихъ другихъ лицъ о вознагражденіи за убытки, причиненныя при эксплуатаціи желѣзной дороги? ²⁾ Такого толкованія допустить невозможно, не только потому, что оно противо-

цессъ этотъ проиграетъ, то онъ лишенъ возможности существовать свое право регресса къ желѣзной дорогѣ. Не то мы видимъ за границею. Такъ, напр., по нѣмецкому закону (art. 386 Кодекса) иски противъ экспедитора погашаются тою же годовою давностью, что иски противъ желѣзныхъ дорогъ.

¹⁾ Ср. законы Германіи, Австріи, (art. 408 Кодекса), Венгріи, Швейцаріи и Голландіи. По законамъ Франціи (art. 108 Code de com.), Бельгіи и Италіи сокращенная давность не распространяется на иски о *просрочкѣ* (см. Eger. Die Einführung etc., стр. 128). Вопросъ о примѣненіи ст. 12 и 45 Бернской Конвенціи къ перевозкамъ, имѣвшимъ мѣсто до 1 янв. 1893 г., разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ Будапештскимъ апелляціоннымъ судомъ (рѣш. 20 февр. 1895 г. Eis. Entsch. 1896, 132).

²⁾ Утвердительный отвѣтъ на этотъ вопросъ даетъ г. Вербловскій (стр. 106).

рѣшило бы тѣмъ источникамъ, изъ которыхъ нашъ законъ заимствованъ, но и потому, что, разъ допустивъ подобное толкованіе, мы теряемъ всякую точку опоры для точнаго опредѣленія границъ примѣненія сокращенной давности. Нѣтъ достаточнаго основанія, почему бы тогда, напр., и къ обыкновенному *кредитору* дороги, потерпѣвшему имущественный вредъ отъ дѣйствій правленія этой дороги, не примѣнить ту же сокращенную давность. Совершенно невѣроятно, далѣе, чтобы законодатель, пользуясь, такъ сказать, удобнымъ случаемъ, распространилъ годовую давность и на такія претензіи, какъ, напр., требованіе о вознагражденіи за захваченную землю или о вознагражденіи за убытки, понесенные служащими, подрядчиками, поставщиками и т. д. Претензіи эти ничего общаго не имѣютъ съ дѣятельностью желѣзной дороги, какъ транспортнаго предпріятія, регулированіе которой составляло цѣль законодателя. Въ виду этого нельзя согласиться съ тѣмъ выводомъ, къ которому пришелъ Прав. Сенатъ въ рѣш. 1889 г. № 94 по д. Кирюшатова, будто ст. 135 распространяется не только „на требованіе о вознагражденіи за имущественный вредъ, возникшій изъ договора перевозки по желѣзнымъ дорогамъ“, но и на иски „объ убыткахъ, причиненныхъ желѣзнодорожнымъ поѣздомъ третьимъ лицамъ, не состоящимъ къ обществу желѣзной дороги по договорамъ перевозки ни въ какихъ отношеніяхъ“, и, въ частности,—на иски о вознагражденіи за пожаръ отъ искръ, упавшихъ съ паровоза. Мотивы этого рѣшенія слѣдующіе:

а) Буквальный смыслъ словъ „эксплуатація желѣзной дороги“ и разъясненіе этого термина въ рѣш. 1880 г. № 107 и пр. ¹⁾ По этому поводу нельзя не замѣтить, что всѣ разсужденія о точномъ *юридическомъ* смыслѣ слова „эксплуатація“ представляются произвольными.

б) Ст. 153 Общ. Уст., въ которой сказано, что „въ случаѣ нарушенія правилъ о постройкахъ, складахъ, раскопкахъ и расадкахъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ (Уст. Пут. Сообщ., прилож. къ примѣч. 1 при ст. 575 по прод. 1876 г.), желѣзныя дороги освобождаются отъ отвѣтственности за могущіе послѣдовать отъ того пожарные убытки“. Отсюда Сенатъ выводитъ, что ст. 153 „относитъ дѣла сего рода къ категоріи тѣхъ, для производства которыхъ установлены въ этомъ Уставѣ особыя правила“.—Считать это серьезнымъ мотивомъ для распространенія ст. 135 на иски о пожарныхъ убыткахъ никакъ нельзя. Если идти по этому пути, то нѣтъ никакого основанія останавливаться на статьѣ 153 Общ. Устава. Идя далѣе, мы найдемъ еще, напр. ст. 170, въ которой говорится, что „отпускаемые

¹⁾ Ср. также рѣш. 1894 г. № 7 по д. Ярмоленко, въ которомъ разъяснено, что подъ эксплуатацію подходят и работы въ мастерскихъ.

изъ буфетовъ, буфетныхъ столовъ и лавочекъ предметы продовольствія и напитки должны быть хорошаго качества“,—ст. 172, въ которой упоминается о „свѣжей водѣ для питья“, и т. д., и т. д.

в) Далѣе, Сенатъ въ оправданіе своего мнѣнія ссылается на то соображеніе, что желѣзнымъ дорогамъ вообще неудобно отвѣтствовать по претензіямъ, которыя заявляются несвоевременно, такъ какъ это лишаетъ ихъ возможности регресса къ служащимъ. Эту аргументацію также едва ли можно считать убѣдительною. Своевременное заявленіе претензій важно не только для желѣзныхъ дорогъ, но и для другихъ столь же сложныхъ предпріятій; для желѣзныхъ дорогъ оно важно не только тогда, когда претензія вытекаетъ изъ того, что Сенатъ понимаетъ въ данномъ случаѣ подъ „эксплуатацію“, но и тогда, когда претензія касается произведенныхъ для дороги работъ, поставокъ и т. д. Однако же, едвали Сенатъ рѣшился бы и эти претензіи подвести подъ годовую давность. — Что же касается, наконецъ, до ссылки Сената на иностранныя законодательства, то законодательства эти, какъ замѣчено уже выше, наоборотъ, свидѣтельствуютъ о томъ, что особая давность установлена для желѣзной дороги, *какъ возчика*, а вовсе не—изъ-за техническихъ особенностей желѣзнодорожныхъ предпріятій. Исключеніе представляетъ лишь - отвѣтственность дорогъ за смерть и увѣчые ¹⁾).

Мотивы, приведенные въ рѣш. по д. Кирюшатовъ, нельзя, поэтому, не признать неудачными. Въ правильности того толкованія, что подъ претензіями объ „имущественномъ вредѣ“ законодатель понимаетъ лишь претензіи, основаніемъ коихъ служитъ перевозка грузовъ, багажа, пассажировъ и ручной клади, убѣждаетъ насъ еще сопоставленіе правила о давности для исковъ *противъ* желѣзныхъ дорогъ съ правиломъ о давности для исковъ *самихъ* дорогъ.

Во всякомъ случаѣ, ст. 135 относится только къ искамъ о *вознагражденіи* за имущественный ущербъ. Она, слѣдовательно, не можетъ быть распространена на иски объ *исполненіи договора*, какъ, напр. на иски о выдачѣ груза, багажа и т. п. ²⁾). Она не распро-

¹⁾ Если ужъ ссылаться на мотивы закона, то нельзя не обратить вниманія на категорическое замѣчаніе, сдѣланное Госуд. Совѣтомъ противъ Проекта Коммисіи, которая предлагала упомянуть въ ст. 135 и объ искахъ, *предъявляемыхъ къ желѣзной дорогѣ ея служащими*. Госуд. Совѣтъ исключилъ правила по этому предмету, содержащіяся въ стт. 244 и 245 Проекта, „такъ какъ постановленія эти не имѣютъ отношенія къ пассажирскому движенію, регламентація котораго составляетъ задачу настоящаго законоположенія“ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 108).

²⁾ Того же мнѣнія г. Вербловскій (стр. 106).—Сенатъ, напротивъ, подводитъ подъ ст. 135 искъ, основанный на „счетѣ деньгамъ за перевозку кла-

страняется на иски объ уплатѣ наложеннаго платежа, внесеннаго получателемъ (отд. рѣш. 7 мая 1893 г. по д. Шольце съ Главн. Общ. № 6837—91 г.). Она не имѣетъ примѣненія къ такимъ дѣламъ, по которымъ самое право на вознагражденіе уже признано ранѣе судебнымъ рѣшеніемъ, такъ что споръ идетъ уже только о размѣрѣ убытковъ (отд. рѣш. 20 нояб. 1891 г. по д. Саноцкаго съ Главн. Общ. № 6053—89 г.). Наконецъ, какъ разъяснено Сенатомъ, она не примѣняется къ такимъ искамъ, въ основаніе коихъ положено письменное признаніе желѣзной дороги, приглашеніе, посланное истцу явиться въ кассу за полученіемъ денегъ (Д-ское рѣшеніе Сената 1895 г. по д. Апельбаума—пока еще не опубликовано). Могутъ возразить, что законодатель желалъ болѣе широкаго примѣненія сокращенной давности, что это прямо видно изъ мотивовъ Госуд. Совѣта. Но доводъ этотъ нельзя считать убѣдительнымъ, ибо мотивы, находящіеся въ прямомъ противорѣчій съ категорическимъ смысломъ закона, никогда не могутъ имѣть значенія для его толкованія ¹⁾.

Съ другой стороны, если предметомъ иска служить вознагражденіе за имущественный ущербъ, то онъ по смыслу нашего закона всецѣло подходитъ подъ дѣйствіе ст. 135 Общ. Уст., хотя бы ущербъ послѣдовалъ до заключенія договора перевозки и хотя бы онъ причиненъ былъ умыленно или по грубой неосторожности ²⁾.

дей“ (отд. рѣш. 31 марта 1889 г. по д. Мекленбурга съ Юю-Зап. ж. д. № 6556—88 г).

¹⁾ Ср. сказанное выше. — Чтобы убѣдиться въ томъ, что иностранная судебная практика также не считаетъ возможнымъ придавать распространительное толкованіе закону о сокращенной давности, основываясь на его мотивахъ, стоитъ только привести въ примѣръ практику французскую, которая до сихъ поръ для исковъ о переборахъ и недоборахъ не признаетъ никакой другой давности кромѣ общей, т.-е. тридцатилѣтней, такъ какъ въ ст. 108 Code de commerce сокращенная шестилѣтняя давность относится только къ „actions à raison de la perte ou de l'avarie“ (Lyon-Caën, I, 489). Нѣмецкіе юристы не распространяютъ закона о сокращенной давности на иски о переборахъ, на иски, вытекающіе изъ проступка (delictum), на иски о выдачѣ груза и документовъ, на rei vindicatio, actio Publiciana, actio ad exhibendum, на искъ о вознагражденіи за незаконную продажу etc. (Eger, II, 574, 580; ср. Eis. Entsch, VI, 28, 265).

²⁾ См., однако, ст. 136 о случаѣ возбужденія уголовнаго преслѣдованія. Бернская Конвенція для исковъ объ убыткахъ, произошедшихъ отъ умысла или явной неосторожности (dol ou faute grave) агентовъ желѣзной дороги, устанавливаетъ трехлѣтнюю давность (ст. 45).—Ср. также Code de commerce, art. 108 („cas de fraude ou d'infidélité“), нѣмецкій Торговый Кодексъ, ст. 386 и 408 („Betrug oder Veruntreuung“).—О попыткахъ французской и нашей кассационной практики устранивъ примѣненіе краткосрочной давности къ искамъ, основаніемъ коихъ служитъ ущербъ, произошедшій до заключенія договора пе-

Искъ къ желѣзной дорогѣ о *выдачѣ денегъ, вырученныхъ отъ публичной продажи* невостребованнаго груза или багажа, нельзя разсматривать, какъ искъ о вознагражденіи за имущественный ущербъ. Тѣмъ не менѣе, стт. 40 и 90 Общ. Уст. распространяютъ годовую давность и на этого рода претензіи. „Если, въ теченіе годового срока, считая со времени послѣдней публикаціи, никто не предъявить правъ своихъ“ на означенныя деньги, то онѣ „обращаются въ пользу пенсіонной или вспомогательной кассы подлежащей дороги“. Несмотря на благотворительную цѣль этой давности, нельзя не замѣтить, что она не можетъ быть оправдана ни однимъ изъ тѣхъ соображеній, которыми обыкновенно оправдываютъ краткосрочную давность по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Разъ деньги внесены въ кредитное учрежденіе и тамъ хранятся для выдачи хозяину груза или багажа, то о какихъ-либо существенныхъ затрудненіяхъ отъ несвоевременнаго заявленія претензій объ этихъ деньгахъ едва ли можетъ идти рѣчь ¹⁾. Во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ замѣтить, что на деньги, вырученныя отъ продажи грузовъ, *подверженныхъ порчѣ*, законъ не распространяетъ годовой давности, такъ какъ въ ст. 84 Общ. Уст. о ней ничего не сказано (признано Сенатомъ въ рѣш. 1897 г. № 17 по д. Янке). Въ пользу этого вывода говорятъ и соображенія справедливости, ибо грузы, подверженные порчѣ, продаются безъ увѣдомленія грузохозяина и безъ обязательной публикаціи; при такихъ условіяхъ грузохозяинъ, не явившійся за грузомъ или за деньгами, не можетъ считаться отказавшимся отъ нихъ въ пользу желѣзной дороги.

О *переборахъ, внесенныхъ дорогами въ казначейство* (ст. 72 Общ. Уст.) слѣдуетъ сказать то же самое, что было сказано о деньгахъ, вырученныхъ отъ публичной продажи и внесенныхъ въ кредитное учрежденіе. Черезчуръ поспѣшное обращеніе такихъ денегъ въ выморочное имущество (т.-е. обращеніе ихъ „въ доходъ казны“ по истеченіи годового срока со дня уплаты провознымъ денегъ) не вызывается никакими интересами, кромѣ фискальных ²⁾.

Что касается до исковъ, предъявляемыхъ *железными дорогами*, то подъ ст. 135 Общ. Уст. не подходятъ иски объ исполненіи дого-

ревозки см. Bédarride, 589; Lyon-Caëp, I, 492 и наши касс. 1880 г. №№ 131 по д. „Надежды“ и 133 по д. Яшунскаго.

¹⁾ По нѣмецкому закону здѣсь годовая давность не примѣняется (Eger, II, 574).

²⁾ До изданія Общ. Устава сами дороги считали себя обязанными выплачивать *признанные переборы* въ теченіе 10 лѣтъ (см., напр., Ковв. II гр. 1877 г. § 91), что, впрочемъ, и нынѣ Сенатъ считаетъ обязательнымъ (см. выше).

вора перевозки ¹⁾, но, по разъясненію Сената (рѣш. 1893 г. № 83 по д. Управленія Кронштадтской Артиллеріи) сюда не относятся иски желѣзныхъ дорогъ объ уплатѣ провозныхъ денегъ, слѣдующихъ имъ по счетамъ съ грузохозина (казеннаго управленія), которому грузъ выданъ безъ взысканія платежей, слѣдующихъ съ него по накладной. Иски эти также погашаются годовой давностью. Впрочемъ, еще да- лѣе Сенатъ идетъ въ рѣш. 1893 г. № 85 по д. Главнаго Общества росс. ж. д., въ которомъ признается, что сокращенная давность уста- новлена „для всѣхъ исковъ, проистекающихъ изъ отношенія желѣз- ныхъ дорогъ къ лицамъ, обращающимся къ услугамъ ихъ, какъ возчи- ковъ“.—Требованія желѣзныхъ дорогъ объ уплатѣ недоборовъ пога- шаются годовой давностью не только тогда, когда они предъявлены въ формѣ исковъ, но и тогда, когда они предъявляются въ формѣ возраженій (*отд. рѣш.* 24 мая 1896 г. по д. Савича съ Спб. Варш. ж. д. № 7070—95 г.) ²⁾.

По Бернской Конвенціи (ст. 12) годовая давность для *исковъ желѣзныхъ дорогъ* относится исключительно лишь къ претензіямъ желѣзныхъ дорогъ „на *неправильный* расчетъ“, т.-е., на претензіи, возникающія изъ „неправильнаго примѣненія тарифа“ или „ошибокъ въ расчетѣ при опредѣленіи провозной платы и добавочныхъ пла- тежей“. На всѣ же прочіе иски желѣзныхъ дорогъ и въ томъ числѣ на иски къ грузохозяевамъ о возмѣщеніи убытковъ по международнымъ перевозкамъ годовая давность не распространяется.

¹⁾ Того же мнѣнія г. Вербловскій, который, однако, смѣшиваетъ искъ о недоборѣ съ искомъ объ исполненіи договора, полагая, что предъяв- ленный послѣ выдачи груза искъ желѣзной дороги о дополнительномъ возмѣ- щеніи расходовъ (ст. 70) или объ уплатѣ полежалаго (ст. 81), можетъ быть разсматриваемъ, какъ искъ объ исполненіи договора (Вербловскій, стр. 106; см. выше, стр. 314 и 329). Сенатомъ разъяснено, что подъ ст. 135 не подхо- дитъ искъ желѣзной дороги, предъявленный къ отправителю груза о возвратѣ ошибочно выданнаго ему наложеннаго платежа (во второй разъ), такъ какъ такая ошибочная двойная уплата не подходитъ подъ понятіе о „персборѣ“ (*отд. рѣш.* 31 марта 1889 г. по д. Давидовичей съ Донецкою ж. д. № 8200—88 г.); тоже слѣдуетъ сказать и о всѣхъ вообще случаяхъ, когда наложенный платежъ выплаченъ отправителю лишь по ошибкѣ (*отд. рѣш.* 8 марта 1895 г. по д. Комисарова съ Моск.-Каз ж. л. № 6830—94 г.).

²⁾ См., однако, въ противоположномъ смыслѣ *отд. рѣш.* 5 февр. 1898 г.— Во всякомъ случаѣ, если и согласиться съ тѣмъ, что на *возраженія* дорогъ о наличности недобора (на погашеніе котораго былъ зачтенъ переборъ) не рас- пространяется годовая давность, то—лишь при томъ условіи, если о произве- денномъ зачетѣ грузохозяинъ былъ *извѣщенъ* въ годовой срокъ. Ср. ст. 408 вѣмецкаго Торг. Кодекса („in gleicher Art sind die Einreden... erloschen, wenn nicht die Anzeige... an den Frachtführer binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist“).

Въ силу ст. 136 Общ. Уст. опредѣленный въ ст. 135 годовой срокъ давности *исчисляется* слѣдующимъ образомъ:

а) „для исковъ о вознагражденіи за поврежденіе груза и утрату части его — со дня выдачи груза“. О понятіи „выдачи“ см. выше, стр. 172. Сказанное здѣсь о *грузѣ* относится и къ *багажу*.

б) „Для исковъ о вознагражденіи за полную утрату груза или просрочку въ доставкѣ онаго — со дня истеченія срока доставки, сообразно накладной“. Въ силу ст. 103 Общ. Уст., какъ мы видѣли, искъ о вознагражденіи за полную утрату можетъ быть предъявленъ только *по прошествіи тридцати дней* со времени истеченія срока доставки, т.-е. только въ это время *actio nata est*. Имѣя это въ виду, швейцарскій законъ (ст. 49) только съ этого времени и исчисляетъ давность. У насъ же давность начинается свое теченіе ранѣе, чѣмъ право на искъ возникло. — Ст. 136 говоритъ, что давность исчисляется „со дня истеченія срока доставки *сообразно накладной*“, но послѣднія подчеркнутыя слова не слѣдуетъ понимать въ томъ смыслѣ, будто для исчисления начальнаго момента давности имѣеть значеніе лишь *нормальный* срокъ доставки, т.-е. что случаи пріостановленія срока доставки (см. выше, § 18) здѣсь не могутъ имѣеть значенія (Ср. Eger, II, 582). Оговорка „сообразно накладной“, по видимому, не имѣеть особаго значенія; по крайней мѣрѣ, въ иностранныхъ законахъ и въ Бернской Конвенціи (ст. 45) мы этой оговорки не находимъ.

в) Для исковъ о возвратѣ переборовъ и объ уплатѣ недоборовъ давностный срокъ исчисляется со дня *окончательной* уплаты провозной платы и дополнительныхъ сборовъ. Подъ „окончательною“ уплатою законъ, очевидно, понимаетъ расчетъ, учиненный на станціи назначенія. Если же такого расчета вовсе не было, т.-е., если послѣ уплаты, произведенной на станціи отправленія (пассажиромъ или отправителемъ) никакихъ дальнѣйшихъ платежей дорога не получала, то давность исчисляется со времени уплаты денегъ на станціи отправленія. Если, наоборотъ, грузъ выдается безъ взыскаія платежей по соглашенію съ получателемъ или же по установленнымъ правиламъ (напр., казенному вѣдомству), то давность исчисляется со дня окончательнаго расчета съ получателемъ (или съ тѣмъ вѣдомствомъ, которое является получателемъ или отправителемъ груза) или „съ того дня, когда желѣзная дорога, приобретъвъ право на полученіе сборовъ по перевозкѣ, не получила таковыхъ сполна“, что и слѣдуетъ считать „событіемъ, которое служитъ поводомъ къ иску“ — п. 4 ст. 136. Общ. Уст. (рѣш. Сената 1893 г. № 83 по д. Управленія Кронштадтской Артиллеріи).

г) Для всѣхъ прочихъ исковъ давность исчисляется „со дня

вослѣдованія событія, служащаго поводомъ къ иску, а если событіе это вызвало уголовное преслѣдованіе, то со дня прекращенія послѣдняго или вступленія въ законную силу приговора уголовного суда ¹⁾. „Событіемъ, служащимъ поводомъ къ иску“ о вознагражденіи за смерть и увѣчые, произошедшія на желѣзной дорогѣ, должна считаться не потеря трудоспособности, а причина, отъ которой потеря эта послѣдовала, т.-е., самый фактъ, причинившій смерть или разстройство въ здоровьѣ“ ²⁾. Удлиненіе давности въ случаяхъ уголовного преслѣдованія относится только къ 4-му пункту ст. 136; во всѣмъ же прочимъ искамъ примѣняется общее правило о томъ, что если нарушеніе права вызвало уголовное преслѣдованіе, то, тѣмъ не менѣе, давность должна псчисляться со дня нарушенія права, а не со дня окончанія уголовного дѣла (Касс. 1877 г., № 169, 1881 г. № 41 и др.).

Въ ст. 137 Общ. Уст. содержатся правила о *приостановленіи и перерывѣ* годовой давности по искамъ противъ желѣзныхъ дорогъ.

Прежде всего, въ ней сказано, что „теченіе годового срока, опредѣленнаго въ ст. 135 на предъявленіе указанныхъ въ ней исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, *не приостанавливается для малолѣтнихъ и вообще для лицъ, состоящихъ подъ опекою*“. Правило это принято по предложенію Министра Юстиціи, который указалъ на то, что „иски отъ лицъ неполноправныхъ могутъ быть своевременно вчиняемы ихъ законными представителями“ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 108). Это соображеніе само по себѣ вполне основательно, но оно игнорируетъ дѣйствительное состояніе опеки и попечительства у насъ въ Россіи. Странно, кромѣ того, что этотъ въ теоріи вполне здравый и удовлетворяющій потребностямъ современной жизни принципъ рѣшено было примѣнить впервые къ той давности, которая и безъ того въ десять разъ укорочена противъ обыкновенной земской давности.

Относительно *перерыва* давности въ ст. 137 постановлено, что

¹⁾ Последняя льгота не относится къ искамъ, основаніе коихъ возникло до 16-го іюля 1886 г. (отд. рѣш. 19 марта 1892 г. по д. Печеника съ Лоз-Севаст. ж. д. № 6804—90 г.).

²⁾ По иску о вознагражденіи за *подтопъ* сосѣдней земли давность должна считаться со времени подтопа, а не со времени устройства тѣхъ сооруженій, которыя впоследствии причинили подтопъ (отд. рѣш. 2 сент. 1888 г. по д. Соколовской съ Юго-Зап. ж. д. № 3587—87 г.). Ссылка на нѣсколько разновременныхъ событій, какъ на причину разстройства въ здоровьѣ, не составляетъ нарушенія стт. 332 и 333 Уст. Гр. Суд. Если истецъ разъясняетъ, что онъ ищетъ собственно за послѣдствія позднѣйшаго событія, то и давность должна считаться со времени этого событія (отд. рѣш. 10 янв. 1891 г. по д. Екимова съ Главн. Общ. № 5370—90 г.). См. еще Оседкій, стр. 318.

„теченіе исковой давности прерывается какъ предъявленіемъ иска въ подлежащемъ судѣ, такъ равно и подачею въ правленіе или управленіе одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ письменнаго требованія о вознагражденіи указаннымъ въ ст. 122 порядкомъ. Въ семь послѣднемъ случаѣ время, протекающее отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта на оное желѣзной дороги и возвращенія ему представленныхъ имъ документовъ, не засчитывается въ срокъ исковой давности“.

Итакъ, по прямому смыслу закона давность прерывается не только предъявленіемъ иска ¹⁾; но и подачею „заявленія“. Предъявленіе иска и подача „заявленія“ ²⁾ должны имѣть совершенно одинаковое вліяніе на давность. Установивъ это начало, законодатель счелъ нужнымъ во избѣжаніе недоразумѣній дополнить его еще правиломъ о томъ, что время, протекающее отъ заявленія требованія до объявленія отвѣта, не засчитывается въ срокъ новой исковой давности, т. е., что, *покуда заявленіе разсматривается желѣзною дорогою, прерванная „заявленіемъ“ давность не можетъ вновь начать своего теченія, такъ что теченіе новой давности начинается лишь со дня объявленія отвѣта.*

Это послѣднее правило, содержащееся въ ст. 137, однако, ввело нашу практику въ заблужденіе; оно было понято въ томъ смыслѣ, будто, вопреки буквальной редакціи закона, „заявленіе“ только *приостанавливаетъ* давность и не можетъ быть приравнено къ предъявленію иска. Въмѣсто того, чтобы понять послѣднюю фразу ст. 137, какъ необходимое *дополненіе* къ изложенному ранѣе въ той же статьѣ правилу о способахъ прерыва давности, практика поняла его, какъ *поправку* къ этому правилу. Законодатель, по мнѣнію нашей практики, хотѣлъ будто бы только сказать, что заявленіе *приостанавливаетъ* теченіе давности. Въмѣсто этого, онъ невѣрно выразился, что заявленіе *прерываетъ* давность и даже

¹⁾ Искъ прерываетъ давность, хотя бы дѣло потомъ было прекращено въ виду соединенія этого иска съ другимъ (ст. 126 Общ. Уст.—рѣш. 18.7 г. № 42 по д. общ. Заверзе). Онъ прерываетъ давность и тогда, когда онъ неправильно предъявленъ къ двумъ дорогамъ (*отд. рѣш.* 5 апрѣля 1896 г. по д. Шафоренко съ Либ.-Ром. ж. д. № 3501—95 г.) или же — когда неправильность заключается въ *смыслѣ* исковыхъ требованій (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1877 г. № 64). Во всѣхъ этихъ случаяхъ давность для новаго иска исчисляется со дня прекращенія стараго исковаго производства. См. рѣш. Сената 1897 г. № 42 по д. Общества „Заверзе“ а также статью К. П. Змирлова въ Журналѣ Мин-ва Юстиціи, 1895 г., кн. 12, стр. 151.

²⁾ Хотя бы оно и было подано не той дорогѣ, къ которой впослѣдствіи предъявленъ искъ (*отд. рѣш.* 17 ноября 1888 г. по д. Росс. Общ. Тр. владей съ Кур.-Хар. Азов. ж. д. № 5246—88 г.). Объ условіяхъ, которымъ должно удовлетворять заявленіе, см. выше, § 59.

прямо приравнялъ подачу заявленія къ предъявленію иска, но вслѣдъ за тѣмъ законодатель будто бы исправилъ свою ошибку въ концѣ той же статьи.

Подобная ошибка была бы тѣмъ болѣе странна, что въ той же ст. 137 законодатель упоминаетъ о *приостановленіи* давности для малолѣтнихъ. Употребляя два разныхъ термина („приостановленіе“ и „перерывъ“) въ одной и той же статьѣ законодатель, казалось бы, совершенно устраняетъ всякія предположенія о смѣшеніи этихъ двухъ термановъ ¹⁾.

На самомъ дѣлѣ ближайшее знакомство съ источниками закона вполне убѣждаетъ насъ въ томъ, что никакой ошибки въ редакціи ст. 137 допущено не было. Толкованіе, котораго придерживалась до послѣдняго времени наша практика, не можетъ быть объяснено ничѣмъ другимъ, кромѣ незнакомства съ исторіею возникновенія интересующаго насъ закона.

Законъ о томъ, что подача „заявленія“ должна имѣть вліяніе на исковую давность, представляетъ собою начало новое въ нашемъ правѣ. Начало это буквально заимствовано Коммиссіею гр. Баранова изъ ст. 46 *проекта* Бернской Конвенціи (*ред. 1880 и 1881 и.*).

Текстъ этой послѣдней статьи слѣдующій: „давность для иска и возраженія прерывается не только предъявленіемъ иска въ подлежащемъ судебномъ учрежденіи, но и подачею лицомъ, имѣющимъ право распоряженія товаромъ, письменнаго заявленія въ управленіе одной изъ дорогъ, отвѣтственныхъ въ силу ст. 27-ой. *Если дорога отклонитъ претензію, возвративъ въ то же время заявившему ее поданныя имъ въ подтвержденіе заявленія доказательства (накладная, протоколы и т. п.), то со дня принятія этихъ документовъ начинается новая давность годичная, или же, въ подлежащихъ случаяхъ, пятилѣтняя* ²⁾, которая прерывается лишь предъявленіемъ иска судебнымъ

¹⁾ См. обстоятельный анализъ понятій о приостановленіи и перерывѣ давности по даннымъ теоріи права и современныхъ законодательствъ (въ томъ числѣ и русскаго) въ статьѣ К. П. Змирлова. Журналъ Мин-ва Юстиціи 1895 г. кн. 12, стр. 128—142. Изъ всѣхъ этихъ данныхъ г. Змирловъ выводитъ то общее положеніе, что *приостановленіе* давности допускается только при наступленіи такихъ условій, которыя находятся *вне воли сторонъ*, между тѣмъ какъ *перерывъ* давности „обуславливается или дѣятельностью должника, или дѣятельностью кредитора, направленною къ удовлетворенію въ цѣломъ или въ части нарушеннаго права“ (I. с., стр. 133), изъ чего и слѣдуетъ, что „заявленіе“ должно именно прерывать давность, а никакъ не приостанавливать ее.

²⁾ Пятилѣтнею давностью по проекту Бернской Конвенціи должны были погашаться претензіи, основаніемъ коихъ служить злой умыселъ или тяжкая вина (ст. 44).

порядкомъ. Правило это воспроизведено въ ст. 246 Проекта Комиссии ¹⁾, которая изложена слѣдующимъ образомъ: „теченіе годового и всѣхъ прочихъ болѣе краткихъ сроковъ давности прерывается не только дѣйствіями, прерывающими давность вообще, но и подачею письменнаго требованія о вознагражденіи въ правленіе или управленіе одной изъ отвѣтственныхъ по сему закону дорогъ. *Если дорога отклонитъ такое требованіе и возвратитъ заявителю всѣ представленныя имъ въ подтвержденіе его претензіи доказательства (накладныя, протоколы и т. п.), то со дня возвращенія этихъ документовъ начинается снова теченіе годовой и вообще краткосрочной давности*“. Такимъ образомъ, ст. 246 Проекта, если сопоставить ее съ болѣе ясною по редакціи ст. 46 проекта Бернской Конвенціи, вполне подтверждаетъ правильность того толкованія, къ которому приводитъ буквальный текстъ нашей ст. 137. Остается прибавить, что въ мотивахъ Госуд. Совѣта къ ст. 137 нѣтъ и намека на то, чтобы законодатель желалъ измѣнить въ чемъ-либо то значеніе „заявленія“, которое оно имѣло въ Проектѣ ²⁾. Разница между ст. 246 Проекта и ст. 137 не болѣе, какъ въ редакціи: въ ст. 246 сказано, что новая давность (по перерывѣ старой заявленіемъ) начинается свое теченіе лишь со дня объявленія отвѣта, а въ ст. 137 пояснено, что давность не течетъ со дня подачи заявленія по день объявленія отвѣта, т.-е. сказано то же самое, что и въ Проектѣ, но только другими словами. Подобную же редакцію мы находимъ въ ст. 49 швейцарскаго закона 1875 г., изъ котораго заимствована ст. 46 проекта Бернской Конвенціи ³⁾.

¹⁾ См. Общ. Уст. съ сужд., стр. 214.

²⁾ Включивъ въ ст. 246 постановленіе о томъ, что давность не пріостанавливается для малолѣтнихъ, Госуд. Совѣтъ „для согласованія означенной статьи съ вводимымъ въ нее дополненіемъ и съ установленіемъ одного общаго годового срока давности для всякаго рода исковъ о вознагражденіи лицъ, потерпѣвшихъ отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, призналъ необходимымъ устранить въ проектированной ея редакціи упоминаніе о разныхъ срокахъ давности и въ первой половинѣ этого правила выразить, что теченіе годового срока давности прерывается не только предъявленіемъ иска въ подлежащемъ судѣ, но и заявленіемъ требованія о вознагражденіи правленію или управленію одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ, а во второй его части пояснить, что время, протекшее отъ подачи такого заявленія до объявленія желѣзною дорогою заявителю объ отказѣ въ его требованіи и возвращенія представленныхъ имъ документовъ, не засчитывается въ срокъ давности“ (Общ. Уст. съ сужд., стр. 108). Вотъ буквально всѣ мотивы Госуд. Совѣта къ ст. 137.

³⁾ Текстъ ст. 49: „эта давность прерывается не только предъявленіемъ иска, но и подачею письменнаго заявленія какъ со стороны отправителя, такъ и со стороны получателя, и притомъ въ томъ смыслѣ, что, пока на заявленіе не послѣдуетъ отвѣта, давность вообще не течетъ. Если на заявленіе

Если сопоставить нашъ законъ съ закономъ швейцарскимъ и съ проектомъ Бернской Конвенціи, то между ними оказывается одна существенная разница, которая не только не доказываетъ того, что заявленіе у насъ не можетъ имѣть того же дѣйствія, какое оно имѣетъ по швейцарскому закону (какъ думаетъ, напр., г. Осецкій, стр. 349), но, наоборотъ, окончательно убѣждаетъ насъ въ томъ, что въ нашемъ законѣ *болѣе, чѣмъ въ-либо*, заявленіе должно имѣть это дѣйствіе, т.-е., должно *прерывать*, а не только *приостанавливать* давность. По швейцарскому закону и по проекту Бернской Конвенціи подача заявленія *необязательна*: у насъ же въ Россіи — *обязательна* подѣ страхомъ двойной потери судебныхъ издержекъ. Само собою понятно, что тамъ, гдѣ законодатель прямо предписываетъ до обращенія въ судъ обращаться съ предложеніемъ о миролюбивой уплатѣ къ желѣзной дорогѣ, подача заявленія должна считаться какъ бы первымъ звеномъ судебного процесса ¹⁾.

послѣдуетъ отказъ и съ тѣмъ вмѣстѣ дорогою возвращены переданные ей документы (напр., накладныя, протоколы), необходимые для начатія процесса, то *со дня возвращенія оныхъ начинается свое теченіе новая годовая давность*, которая, затѣмъ, уже не прерывается подачею новаго заявленія по поводу полученнаго отказа“. Источникомъ швейцарскаго закона, въ свою очередь, послужилъ германскій *почтовый* законъ 1871 г. (Das Reichsgesetz über das Postwesen des deutschen Reichs v. 28 November 1871 г. Reichsgesetzblatt 1871 г., стр. 317). По § 14 этого закона давность для исковъ къ почтовому управленію прерывается не только предъявленіемъ иска, но и подачею заявленія (Anbringung der Reclamation) въ почтовое управленіе. Въ послѣднемъ случаѣ, если на заявленіе послѣдуетъ отказъ, то „со времени полученія отвѣта начинается свое теченіе новая шестимѣсячная давность“. Швейцарское законодательство впервые примѣнило это правило къ желѣзнымъ дорогамъ. Въ германскомъ *проектѣ* ж. д. закона 1874 г. также находимъ правило о томъ, что подача заявленія вліяетъ на теченіе давности, но тамъ прямо сказано, что съ подачею заявленія давность только *приостанавливается* (ст. 67 Проекта). Изъ мотивовъ къ проекту видно, что составители его не сочли возможнымъ заимствовать правило почтоваго закона 1871 г. во всей его полнотѣ, имѣя въ виду разницу между желѣзною дорогою, какъ частнымъ предпріятіемъ, и почтовымъ управленіемъ, какъ учрежденіемъ казеннымъ. Перерывъ давности путемъ подачи заявленія допускается также въ итальянскомъ законодательствѣ (ст. 146 закона о тарифахъ и условіяхъ перевозки), причемъ, однако, условіемъ является точное соблюденіе существенныхъ формальностей, предписанныхъ закономъ для подачи заявленій (см., напр., Eis. Entsch, 1897, 50).

¹⁾ Вотъ почему противъ изложеннаго толкованія ст. 137 Общ. Уст. нельзя ссылаться на примѣры нѣкоторыхъ иностранныхъ законодательствъ, въ коихъ „заявленіе“ не имѣетъ вовсе вліянія на давность или же только *приостанавливаетъ* ее (см., между прочимъ, § 413 новаго проекта германскаго торговаго уложенія). Надобно замѣтить, что и наши *почтовые* учрежденія примѣняютъ правило, напоминающее цит. выше постановленіе германскаго закона 1871 г. Для полученія вознагражденія за утраченную страховую корреспонденцію у насъ пола-

Изложенное толкованіе ст. 137-ой Общ. Уст. въ настоящее время подтверждено Сенатомъ. Въ рѣш. 1897 г. № 42 по д. Общ. „Заверзе“ съ Варшаво-Вѣнской ж. д. Прав. Сенатъ въ измѣненіе толкованія, преподаннаго въ рѣш. 1891 г. № 76 по д. Фишеревича (гдѣ разъяснено было, что заявленіе только приостанавливаетъ теченіе давности) присоединяется къ толкованію, основанному на буквальный смыслъ ст. 137 и на ея источникахъ, т.-е., признаетъ, что заявленіе, какъ и предъявленіе иска, *прерываетъ* давность, вслѣдствіе чего, по разъясненію Прав. Сената, со дня объявленія отвѣта и возвращенія документовъ начинается свое теченіе новая годовая ¹⁾ давность, т.-е. остается годъ срока на предъявленіе иска.

Теченіе новой давности, по буквальному смыслу ст. 137, *лишь тогда начинается со дня объявленія отвѣта на заявленіе, когда вмѣстѣ съ отвѣтомъ заявителю возвращены документы*. Мы видѣли, что эта оговорка содержится и въ нашемъ Проектѣ, и въ проектѣ Бернской Конвенціи, и въ швейцарскомъ законѣ, гдѣ пояснено, что подъ документами разумѣются накладныя, протоколы и т. п. Такимъ образомъ, если документы будутъ возвращены *позже* объявленія отвѣта, то теченіе давности начинается лишь со времени возвращенія документовъ ²⁾.

гается двухлѣтній срокъ давности со дня отправленія. Но если отправитель до истеченія этого срока *разыскивалъ* утраченную корреспонденцію, то срокъ на полученіе вознагражденія считается уже не со дня подачи ея, а со дня *официальнаго извѣщенія* подавателя о результатахъ розысковъ.

¹⁾ Но не десятилѣтняя (*отд. рѣш.* 14 окт. 1892 г. по д. Пелещенко съ Моск.-Кур. ж. д. № 522—92 г.). Десятилѣтнюю давность Прав. Сенатъ допускаетъ въ примѣненіи лишь въ такимъ искамъ, которые прямо *основаны* на послѣдовавшемъ со стороны желѣзной дороги *предложеніи* получить извѣстную сумму, явиться за полученіемъ ея въ кассу (см. выше, стр. 556).

²⁾ Это признано и Сенатомъ во многихъ рѣшеніяхъ (*отд. рѣш.* 1 марта 1890 г. по д. Гарнова съ Главн. Общ. № 5935—89 г., 25 апр. 1889 г. по д. Фихтенгольца съ Юго-Зап. ж. д. № 7815—88 г., 10 янв. 1891 г. по д. *Етнфанова съ Козл.-Вор.-Рост.* ж. д. № 2683—90 г., и мн. др.). Для начала теченія новой давности требуется возвращеніе *всѣхъ* документовъ независимо отъ важности каждаго изъ нихъ (*отд. рѣш.* 28 янв. 1894 г. по д. Голованевской съ Харьк.-Никол. ж. д. № 3761—92 г.). Документы должны быть доставлены заявителю по указанному имъ мѣстожителству. Одно объявленіе заявителю, что онъ можетъ получить свои документы обратно, недостаточно (*отд. рѣш.* 19 марта 1892 г. по д. Фишеревича съ Юго-Зап. ж. д. № 1225—91 г.). Но одно возвращеніе документовъ безъ категорическаго отвѣта о согласіи или несогласіи уплатить требуемую заявителемъ сумму не имѣетъ значенія обстоятельства, возобновляющаго теченіе давности (рѣш. 1894 г. № 106 по д. Лепера). Бромъ того, Сенатомъ разъяснено, что теченіе давности начинается лишь со дня *объявленія* отвѣта, а не со дня *отсылки* таковаго („не установивъ по дѣлу, когда именно былъ объявленъ просителю отвѣтъ правленія Общества

Мы видѣли, что по ст. 246 Проекта теченіе годового срока прерывается „дѣйствіями, прерывающими давность вообще“. Въмѣсто этого въ ст. 137 сказано лишь, что давность прерывается предъявленіемъ иска и подачею заявленія. Между тѣмъ, въ силу ст. 1550 Зак. Гр. давность прерывается не только предъявленіемъ иска, но и, сверхъ того, *признаніемъ и частичною уплатою*. Мы видѣли, что Коммиссія проектировала для исковъ, основанныхъ на признаніи, мировой сдѣлкѣ и судебномъ рѣшеніи, сохранить общую десятилѣтнюю давность и что Госуд. Совѣтъ съ предложеніемъ этимъ не согласился. Можно думать, что по тѣмъ же соображеніямъ Госуд. Совѣтъ ввелъ въ ст. 137 и вышеозначенное измѣненіе. Имѣя, однако, въ виду, что, хотя законодатель въ ст. 137 и *не упоминаетъ* о прочихъ способахъ перерыва давности (кромѣ предъявленія иска и подачи заявленія), но онъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и *не отвергаетъ* прямо примѣненія этихъ способовъ перерыва къ желѣзнодорожнымъ претензіямъ, приходится, игнорируя мотивы къ закону, не нашедшіе выраженія въ самомъ законѣ, признать, что въ силу общаго закона и по этимъ претензіямъ частичная уплата и признаніе прерываютъ давность ¹⁾. Этотъ

Юго-Зап. ж. д. отъ 14 ноября 1887 г. № 187, Мировой Сѣздъ неправѣ былъ отклонить исковыя требованія за пропускомъ давности, теченіе которой могло возобновиться лишь со дня объявленія отвѣта, а не со дня послѣдн. таковаго“). Было еще мнѣніе, будто по смыслу ст. 121 Общ. Уст. давность начинается свое теченіе *уже по прошестей указаннымъ въ этой статьѣ срокамъ*, т.-е., одного или двухъ мѣсяцевъ со дня подачи заявленія. Это мнѣніе ни на чемъ не основано. противорѣчитъ закону и давно отвергнуто Сенатомъ (отд. рѣш. 23 марта 1888 г. по д. Сагамотина съ Моск.-Еур. ж. д. № 6936—87 г. и др.).

¹⁾ Это въ настоящее время признано Правит. Сенатомъ въ примѣненіи къ искамъ, основаннымъ на ст. 683 Зак. Гражд. Въ рѣш. 1893 г. № 30 по д. Магдзицкой Сенатъ разъяснилъ, что, если судъ по обстоятельствамъ дѣла установитъ фактъ признанія претензіи желѣзною дорогою, то признаніе это, (выразившееся, напр., въ вылатѣ служащему пенсін не въ качествѣ заработной платы, а въ качествѣ вознагражденія за увѣчые) въ силу ст. 1550 Зак. Гр. должно быть рассматриваемо, какъ обстоятельство, прерывающее давность. Разъясненіе это всецѣло относится и къ ст. 135 Общ. Уст., такъ какъ въ рѣш. по д. Магдзицкихъ Сенатъ прямо подтверждаетъ, что одно неупоминаніе въ законѣ, устанавливающемъ краткосрочную давность о признаніи, какъ о способѣ перерыва давности, не устраняетъ примѣненія ст. 1550 Зак. Гр. Въ томъ же рѣшеніи подтверждено, что „сознаніе обязательства можетъ быть выведено и изъ однихъ *дѣйствій* (конклюдентныхъ) должника по отношенію къ кредитору“, а въ рѣш. 1893 г. № 21 по д. Макаровыхъ разъяснено, что сознаніе долга можетъ выразиться, напр., въ томъ, что должникъ послѣ начавшейся давности испрашиваетъ у кредитора отсрочки платежа или ведетъ съ нимъ переговоры о способахъ платежа, и что вообще давность прерывается не только въ случаѣ частичнаго исполненія обязательства, но и во всѣхъ случаяхъ, когда изъ дѣйствій должника можетъ быть выведено заключеніе о сознаніи

выводъ, впрочемъ, имѣлъ практическое значеніе лишь при прежнемъ ошибочномъ взглядѣ нашей практики на смыслъ ст. 137. По преподанному нынѣ разъясненію Сената, *всякій* отвѣтъ желѣзной дороги долженъ служить началомъ новой давности, т.-е., отвѣтъ какъ удовлетворительный, такъ и неудовлетворительный.

Отвѣтъ удовлетворительный, выразившійся въ предложеніи заявителю получить известную сумму, лишь въ томъ случаѣ пріобрѣтаетъ особое значеніе для исчисленія давности, если послѣдующимъ искомъ отыскивается именно та сумма, за полученіемъ которой просителю въ свое время было предложено явиться въ кассу. На предъявленіе подобнаго иска заявителю, по разъясненію Сената, дается *десятилѣтній* срокъ со дня полученія предложенія (цит. выше рѣш. по д. Апельбаума).

Въ примѣчаніи къ ст. 137 Общ. Уст. сдѣлана оговорка, которую законодатель счелъ нужнымъ сдѣлать въ виду того толкованія вопроса объ *обратной силѣ* новаго закона о давности, которое принято было нашею судебною практикою послѣ изданія закона 1878 г. о давности для исковъ о вознагражденіи за смерть и увѣчье, произошедшія на желѣзной дорогѣ. Въ примѣч. къ ст. 137 сказано, что „опредѣленный статьею 135 годовой срокъ на предъявленіе исковъ примѣняется также къ тѣмъ возникающимъ по обнародованіи настоящаго устава искамъ, основаніемъ которыхъ служатъ событія, послѣдовавшія ранѣе обнародованія сего закона, если, по дѣйствовавшимъ прежде узаконеніямъ, истцу оставался на предъявленіе иска срокъ болѣе продолжительный. Для сихъ исковъ годовой срокъ исчисляется со дня обнародованія ввстоящаго устава“, т.-е., съ 16 іюля

имъ своего долга“. См. также К. П. Змирловъ, I. с., стр. 150. Указанный въ текстѣ выводъ признается и въ иностранной практикѣ (см. напр., Eger, II, 577). Остановливаясь на вопросѣ о томъ, что слѣдуетъ считать „признаніемъ“ желѣзной дороги, французская практика, однако, не придаетъ значенія т.-н. „*démarches amiables*“, какъ, напр., отвѣту желѣзной дороги, что она приступитъ къ розысканію груза и т. п.; значенія признанія не имѣетъ также протоколъ, удостовѣряющій недостатокъ или поврежденіе груза, если въ немъ дорога не признаетъ себя прямо обязанною уплатить вознагражденіе (Dalloz, 1880, I, 88 и др.; Bédarride, 616—7; Lanckmann, 402; ср. Schott, 372). Нѣмецкая практика не усматриваетъ „признанія“ въ томъ фактѣ, что рабочій послѣ полученнаго имъ увѣчья оставленъ на службѣ, на которой и продолжалъ оставаться въ теченіе 4-хъ лѣтъ съ предупрежденіемъ, что, какъ только его уволить отъ службы, онъ долженъ будетъ потребовать вознагражденія за увѣчье судомъ (Eisenb. Entsch, I, 360). Предложеніе желѣзной дороги уплатить вознагражденіе по нормѣ тарифа вмѣсто требуемаго полнаго вознагражденія считается признаніемъ, прерывающимъ давность (Eis. Entsch. V, 454). Давность вообще прерывается уплатою части потребованнаго вознагражденія (рѣш. Венгерскаго касс. суда 1887 г.—Eger, II, 578).

1885 года ¹⁾). Къ этимъ искамъ, по разъясненію Сената, примѣняется не только ст. 135, но и ст. 137 Общ. Уст. т.-е., и по нимъ давность прерывается подачею заявленія (см. § 59).

Это правило разрѣшаетъ вопросъ о дѣйствіи стт. 135—7 *во времени*. Что же касается до вопроса о дѣйствіи ихъ *въ пространствѣ*, то въ Проектъ Коммиссіи предположено было сдѣлать оговорку, что годовая давность по желѣзнодорожнымъ дѣламъ примѣняется *повсемѣстно* (см. Проектъ съ мотивами, стр. 428). Это правило въ Общ. Уставъ не вошло, но оно разумѣется само собою, такъ какъ за отсутствіемъ особаго желѣзнодорожнаго законодательства въ Царствѣ Польскомъ и въ Отзейскомъ Краѣ, въ этихъ мѣстностяхъ долженъ примѣняться русскій желѣзнодорожный законъ ²⁾).



¹⁾ См. мотивы въ *Общ. Уст.* съ сужд., стр., 109; ср. Касс. 1884 г. № 59 по д. Банза. Правило это примѣняется и къ искамъ о вознагражденіи за увѣче. Для этихъ исковъ давность должна исчисляться съ 16 іюля 1885 г., а не со дня обнаружившагося поврежденія въ здоровьѣ, хотя бы оно и обнаружилось лишь впоследствии (*отд. рѣш.* 30 мая 1890 г. по д. *Северука съ Либ.-Ром.* ж. д. № 4657—88 года). Ср. рѣш. 1880 г. № 195.

²⁾ См. о дорогахъ Польскаго раіона рѣш. Сената 1897 г. № 19 по д. Бр. Гинсбергъ (о ст. 683 Зак. Гр. въ примѣненіи къ поврежденію *имущества* въ томъ же раіонѣ см. рѣш. 1896 г. № 113 по д. Мейлерта).—Участокъ Финляндскихъ ж. д., пролегающій *по С.-Петербургской губ.*, подлежатъ эксплуатаціи по тѣмъ же правиламъ, какія установлены *для русскихъ дорогъ* (см. Выс. утв. Положеніе изд. 1897 г., § 1: „въ предѣлахъ Имперіи служить къ руководству правила, установленныя для русскихъ желѣзныхъ дорогъ“).

УКАЗАТЕЛЬ

статей Общаго Устава рос. ж. д., Международной Конвенции о перевозкѣ грузовъ и относящихся къ нимъ узаконеній и распоряженій Правительства, а также—опубликованныхъ рѣшеній Гражд. Касс. Д-та Правительствующаго Сената, приведенныхъ и разъясненныхъ въ настоящей книгѣ.

(Цифры означаютъ страницы).

I. Общій Уставъ рос. ж. д. и относящіяся къ нему правила.

- | | |
|--|---|
| Ст. 1. 2, 75, 219, 223, 231, 412, 485—503. | Ст. 20. 445—9, 451, 454, 456, 464, 497. |
| Ст. 2. 75, 246, 343—4, 412, 421, 439—43, 449—50, 491—503, 516, 518. | Ст. 21. 448—9, 464. |
| Ст. 3. 490—1. | Ст. 22. 448, 464. |
| Ст. 4. 105, 488, 495. | Ст. 23. 446—7, 457, 459—60. |
| Ст. 5. 132, 173, 178, 219, 348, 355, 413—4, 419, 424—6, 467, 477—8, 504—9. | Ст. 24. 447—8, 460—1. |
| Ст. 6. 2, 24, 86, 109, 114, 194, 408, 419, 438, 509—16. | Ст. 25. 448, 461—3, 483. |
| Ст. 7. 5, 162, 393—6, 414—5, 417, 484, 500—1. | Ст. 26. 460—3. |
| Ст. 8. 162, 244, 497—501, 516. | Ст. 27. 450. |
| Ст. 9. 5, 29, 162, 225, 230, 260—2, 356, 393—410, 429, 485—6, 500—1. | Ст. 28. 450. |
| Ст. 10. 29, 172, 191, 225, 228, 261, 328, 331, 344—5, 394—5, 407—8, 410—14, 490, 498—9, 517—8. | Ст. 29. 450—1. |
| Ст. 11. 498—9. | Ст. 30. 138, 449, 457, 465—7, 493. |
| Ст. 12. 225, 228, 260—2, 394, 408, 501. | Ст. 31. 470—3, 493. |
| Ст. 13. 83, 84, 156, 179, 187, 191—3, 335, 345, 367—8, 450, 455, 462—3, 488, 503. | Ст. 32. 447, 472—3, 493. |
| Ст. 14. 454, 457. | Ст. 33. 447, 469, 472, 483. |
| Ст. 15. 411—12, 451—4, 472, 490—1. | Ст. 34. 481—2, 484. |
| Ст. 16. 497. | Ст. 35. 472, 481—2. |
| Ст. 17. 462, 475, 491—2. | Ст. 36. 10, 31, 468—70, 473, 476—8, 482, 512. |
| Ст. 18. 290—1, 296, 299, 318—9, 336, 351, 372, 428, 457—62, 464—5, 471, 474—5, 483, 492—3. | Ст. 37. 87, 185, 472—4, 476, 479. |
| Ст. 19. 458—9. | Ст. 38. 473—4. |
| | Ст. 39. 472, 483. |
| | Ст. 40. 214, 357, 367, 370, 463—4, 472, 483—4, 561. |
| | Ст. 43. 102, 122, 316, 320, 493—4, 517—8. |
| | Ст. 44. 22, 179, 488. |
| | Ст. 45. 78, 217, 321, 345, 494. |
| | Ст. 46. 216—7, 494, 514. |
| | Ст. 47. 8, 37, 78, 217, 321, 328, 331, 359, 494. |
| | Ст. 48. 494—5. |

- Ст. 49. 18, 34, 56, 72, 77, 78, 80, 96—100, 216—7, 321, 329, 437, 496.
 Ст. 50. 215—6, 304, 321, 328—331, 352, 495.
 Ст. 51. 67, 72—80, 169, 282—5, 437, 438—443.
 Ст. 52. 39, 72—80, 83, 314, 318—9, 328.
 Ст. 53. 4, 10, 11, 34—5, 36, 37, 88, 39, 56, 57, 80, 82, 85—105, 110—11, 243—45, 256, 282—5, 407, 410—12, 514, 518—9.
 Ст. 54. 49, 380.
 Ст. 55. 7—13, 14, 15, 25, 29, 36, 58, 96—100, 153, 159, 163, 187, 193, 208—9, 213, 284, 294, 305, 309—11, 314, 317—8, 319—20, 324—6, 334, 337, 353, 374, 377, 380, 383, 394—7, 420—1, 427—8, 437—8, 442, 495—6, 514—5, 531.
 Ст. 56. 7, 8, 17, 31, 65, 66, 78, 79, 180, 300, 352, 407, 418—5, 437.
 Ст. 57. 10, 14, 15, 17—36, 83, 119, 152, 155—6, 158, 163, 166, 167—8, 179, 198, 204, 208—9, 213, 281, 282—5, 300, 302, 305, 308—11, 314, 317, 319—20, 324—6, 333, 345, 353, 361, 366, 368, 372—3, 374, 376, 379—80, 381—3, 411, 415—6, 421, 436, 441, 473, 502.
 Ст. 58. 16, 208,
 Ст. 59. 11, 12, 17, 21, 27, 29, 30, 33, 34, 56, 58, 62, 102, 108, 120, 138—140, 171, 281, 284, 335, 346, 348, 357, 421, 437.
 Ст. 60. 10, 11, 19, 33, 34, 35, 61, 62, 108, 169—171, 205, 209, 302—3, 318, 331—5, 345, 347—8, 357, 371—2, 437.
 Ст. 61. 2, 4, 13, 36—9, 72, 93—4, 98, 214—15, 281—2, 301, 302, 384—5, 400, 414, 437, 537.
 Ст. 62. 8—10, 12, 15, 18, 37, 88, 41—4, 46, 49—54, 54—60, 63, 78, 79, 80, 83, 100, 121, 187, 215, 217, 292, 319, 366, 427—8, 437, 473.
 Ст. 63. 9, 20, 26, 141—4, 155—7, 338, 345, 350, 441, 477, 496.
 Ст. 64. 141—4, 155—7, 350.
 Ст. 65. 33, 34, 58, 108, 138, 141—4, 155—7, 169, 347—8, 357, 439, 514.
 Ст. 66. 17, 27, 33, 34, 58, 62, 66, 102, 108, 138—140, 173—5, 180, 186, 191, 204, 283, 316—7, 335—6, 338, 344, 347—8, 351, 357, 359—61, 390, 402, 415—27, 440, 498, 501—2, 514—5.
 Ст. 67. 16, 61, 62, 66, 120, 181, 349—353, 358, 382—3, 890, 443, 496, 517.
 Ст. 68. 11, 15, 18, 20, 21, 35, 39, 65, 68, 70, 94, 95, 212—13, 219—338, 342—3, 371, 374—7, 387—8, 408—9, 412—3, 422, 437—8, 438, 441—3, 458, 500, 518.
 Ст. 68¹. 219—231, 239.
 Ст. 69. 222—3, 233—4, 235—6, 240—1, 242, 262—67, 271—2, 292, 317, 339—348.
 Ст. 70. 10, 61, 64, 68—69, 144, 157, 159, 164, 202, 223, 233—4, 272, 318, 335—337, 338—48, 351, 358—9, 372, 389—90, 422—3, 434, 436, 490, 498, 562.
 Ст. 71. 2, 16, 73, 77, 82, 86, 122, 223, 225, 249—260, 271, 273, 340, 351—2, 387—9, 498, 507, 514, 516—9, 541.
 Ст. 72. 9, 10, 15, 21, 30—1, 34, 35, 110, 272—3, 326—7, 353—4, 370—87, 400—2, 409, 462, 514, 526, 531, 560—1, 563.
 Ст. 73. 33, 34, 60—63, 235, 271, 358, 370—1, 375—6, 387—92, 403, 462, 484, 561—3.
 Ст. 74. 9, 56, 66, 204, 327—8, 337—8, 345—6, 351—2, 427—434, 498, 502—3.
 Ст. 75. 337—8, 358—9, 402, 428—9, 434—7, 503, 562.
 Ст. 76. 204, 359, 390, 402, 429, 432, 559—60.
 Ст. 77. 34—5, 79, 83, 152, 155, 157—160, 162, 165, 172, 223, 229, 264—8, 272, 299, 304, 307—317, 319—20, 322, 324—5, 341, 441—2, 494.
 Ст. 78. 12, 33, 39—59, 63—66, 67, 72, 92, 93, 108, 138—140, 179—180, 282, 320, 327—8, 345, 353, 355, 380, 399, 406, 411, 417, 420, 428—9, 430, 484, 487—8, 514—5.
 Ст. 79. 4, 100, 119—122, 154, 164, 174, 319—20, 328.
 Ст. 80. 29, 30, 100, 119—122, 154, 164, 174, 185, 187, 192, 322—3, 345, 361, 364, 366, 368, 370.
 Ст. 81. 11, 15, 22, 35, 68, 70, 71, 120, 173, 190, 316, 318—328, 353—4, 356, 359, 362—5, 373, 376, 437, 562.
 Ст. 82. 318—9.
 Ст. 83. 320, 327.
 Ст. 84. 16, 33, 35, 45—7, 53, 54, 59, 72, 121, 190, 214, 351, 361—70, 431—2, 441—2, 561.
 Ст. 85. 4, 60, 65, 173, 350, 358—61, 363, 391, 413, 417—8, 435, 483, 514—5.
 Ст. 86. 4, 9, 43—4, 46, 50, 51, 60—63, 172, 326, 353, 358, 360, 374, 379—80, 401—3, 413, 434.
 Ст. 87. 11, 301.
 Ст. 88. 27, 35, 121, 179, 186—193, 302, 318, 326, 363, 400, 413, 524—5, 571.
 Ст. 89. 121, 185—6, 214, 559.
 Ст. 90. 4, 33, 34, 35, 45—7, 53, 54, 59, 72, 121, 190, 214, 323—4, 357, 360, 361—70, 413, 431—2, 435—6, 438, 561.
 Ст. 91. 17, 74, 141, 164, 169—171, 247, 438—440, 496.
 Ст. 92. 409, 456—7, 514, 533, 564.
 Ст. 93. 451, 454, 488—9.
 Ст. 94. 403, 449, 453—6, 475—6, 484.
 Ст. 95. 454—5.
 Ст. 96. 180, 469—71, 476—79, 484.
 Ст. 97. 403—4, 472, 479—81, 484.

- Ст. 98. 2, 18, 37, 170, 172, 180, 214—19, 400, 414, 437, 538, 560—1.
 Ст. 99. 90—1, 107, 108, 116, 215, 393—402, 410, 429, 526, 538—9.
 Ст. 100. 45, 400, 487—89, 495, 498, 538.
 Ст. 101. 39, 45, 67, 72, 77, 80—85, 400—1, 507, 538.
 Ст. 102. 2, 4, 5—7, 9, 17, 20—1, 26, 29, 35, 37, 38, 45, 56, 57, 58, 64, 66, 71—2, 79, 123—144, 159, 161, 171, 172—175, 180, 185, 215, 319, 359—60, 399, 412—4, 417—8, 424—7, 439, 442, 479, 502, 505, 515—6.
 Ст. 103. 113, 175—182, 185—6, 215, 373, 413, 415, 479, 563.
 Ст. 104. 7, 9, 24, 38, 56, 58, 66, 86, 91, 105, 109—110, 113—4, 118, 124, 138, 141, 142, 144—166, 215, 346, 442, 478.
 Ст. 105. 138, 169—171, 439.
 Ст. 106. 23, 144—150, 161, 164, 166—9, 215, 295, 301.
 Ст. 107. 64, 136, 139, 171, 186, 188, 193—207, 215, 217—8, 219, 295, 326, 412, 430, 473.
 Ст. 108. 16, 26, 64, 136, 171, 193—201, 204, 208—11, 213, 215, 338, 412.
 Ст. 109. 16, 56, 64, 75, 193—201, 212—14, 215, 219, 412.
 Ст. 110. 67—72, 82, 86, 87, 90, 92, 93, 99, 101—117, 121—2, 150, 163—4, 169, 243—5, 282—5, 400, 407, 410—11, 412, 417, 420, 515—6, 563.
 Ст. 111. 386—7, 524, 528—9, 531.
 Ст. 112. 9, 30—1, 39—59, 80, 81, 190, 218, 380, 430, 514—5.
 Ст. 113. 410—414.
 Ст. 115. 60—63, 64, 360—1, 390—1, 432, 561—2.
 Ст. 116. 91, 549—50.
 Ст. 118. 402.
 Ст. 121. 385—7, 397—8, 413, 520—533.
 Ст. 122. 191—2, 524—532.
 Ст. 123. 386, 520—1, 530, 569, 571.
 Ст. 124. 520—1, 528—9, 532—3.
 Ст. 125. 221—2, 252—3, 256, 258, 263, 413, 533—6, 541, 552.
 Ст. 126. 533—4, 543—9, 553, 565.
 Ст. 127. 536—42.
 Ст. 128. 398—9, 400—2, 410, 526, 538—41, 565.
 Ст. 129. 396, 540.
 Ст. 130. 539.
 Ст. 131. 549—553.
 Ст. 132. 549—553.
 Ст. 133. 397, 552—3.
 Ст. 134. 540.
 Ст. 135. 216, 370, 404, 413, 443, 484, 555—63.
 Ст. 136. 387, 563—4.
 Ст. 137. 192, 398, 522—533, 543, 556, 564—72.
 Ст. 138. 542—3, 553—4.
 Ст. 139. 542.
 Ст. 155. 492.
 Ст. 162. 461—3, 483.

II. Международная Конвенция о перевозкѣ грузовъ.

- Ст. 1. 403, 406—7.
 Ст. 2. 405, 440.
 Ст. 3. 90, 440.
 Ст. 4. 88—90, 213, 385, 405, 407—8, 429, 509.
 Ст. 5. 74, 81, 182, 215, 405, 491, 495—6.
 Ст. 6. 174, 283—5, 407, 420.
 Ст. 7. 25, 301—2, 335, 405.
 Ст. 8. 13, 18—19, 24—5, 38, 43, 50, 55—6, 68, 182, 405.
 Ст. 9. 143, 156, 334.
 Ст. 10. 416—9, 422, 426.
 Ст. 11. 250—1, 407, 420.
 Ст. 12. 182, 350—3, 373, 557, 562.
 Ст. 13. 428, 432, 435, 502—3.
 Ст. 14. 88—9, 405—6.
 Ст. 15. 40, 41, 43, 440.
 Ст. 16. 43, 54, 174—5.
 Ст. 17. 60, 61, 62.
 Ст. 18. 68, 70, 327.
 Ст. 19. 43, 122, 173, 406.
 Ст. 21. 364, 359—60.
 Ст. 22. 357, 406.
 Ст. 24. 47, 54, 364—5, 369, 406.
 Ст. 25. 184, 186, 187, 189.
 Ст. 26. 44.
 Ст. 27. 395, 397—9, 400, 406, 540, 552.
 Ст. 29. 504.
 Ст. 30. 128, 140, 142, 144, 215.
 Ст. 31. 142, 145—6, 148—9, 152, 154, 156, 158, 161, 165—6, 405.
 Ст. 32. 168.
 Ст. 34. 203, 205—6.
 Ст. 35. 208, 212—4.
 Ст. 36. 186.
 Ст. 37. 207—8, 214.
 Ст. 38. 211.
 Ст. 39. 106, 420.
 Ст. 40. 111, 114, 115, 117—8.
 Ст. 41. 113, 186, 218—9.
 Ст. 42. 370—1, 386, 429, 523—4.
 Ст. 43. 170.
 Ст. 44. 118, 177, 180, 181, 182—4, 527.
 Ст. 45. 406, 556—7, 560, 563.
 Ст. 52. 550.
 Ст. 55. 406, 542.
 Ст. 56. 405, 540, 543—9, 554.

Заключ. протоколъ.

89—90, 407, 418.

Исполнит. пост.**§ 1.**

440.

§ 2.

17, 34.

§ 3.

170.

§ 5.

503.

§ 6.88, 90, 93, 95, 101, 102, 103, 104, 106,
174.**§ 8.**

167—8.

III. Опубликованныя рѣшенія Гражд. Касс. Д-та Правит. Сената.**1869 г.**

№ 397—13.

№ 408—13.

1870 г.

№ 145—13.

№ 1879—395.

1871 г.

№ 262—13.

№ 779—13.

№ 857—69.

№ 1218—395.

1872 г.

№ 267—13.

№ 386—203, 218.

№ 504—395.

№ 1034—395.

1873 г.

№ 371—522.

№ 376—510—11.

№ 392—395.

№ 1507—510.

1874 г.

№ 191—69.

№ 779—204, 218.

№ 1623—59.

1875 г.

№ 233—537.

№ 237—510.

№ 408—49.

№ 484—10, 124, 204, 394, 469, 511.

1876 г.

№ 189—551.

№ 220—10, 202, 218.

№ 455—204, 218.

№ 544—191.

№ 575—139.

1877 г.

№ 64—565.

№ 169—564.

№ 226—540.

№ 346—129.

№ 370—33, 511.

1878 г.

№ 216—341.

№ 247—218, 510.

№ 372—59.

1879 г.

№ 7—537.

№ 26—551.

№ 83—510.

№ 88—511.

№ 161—551.

№ 137—203, 204, 218.

№ 157—48, 124.

№ 252—191, 506.

№ 286—511.

№ 358—553.

№ 386—510.

1880 г.

№ 34—553.

№ 87—59, 397.

№ 97—4, 124.

№ 98—204.

№ 99—218.

№ 107—558.

№ 131—216, 219, 513.

№ 133—511.

№ 186—204, 218.

№ 201—341.

№ 211—236, 340.

№ 286—194.

1881 г.

№ 6—48.
 № 36—551.
 № 41—564.
 № 53—553.
 № 105—124.
 № 179—273.

1882 г.

№ 4—59, 395.
 № 6—226.
 № 23—47.
 № 44—200.
 № 56—236, 247, 340, 341.
 № 95—294, 376.
 № 98—200.
 № 105—219, 510, 513.
 № 143—552.
 № 165—541.

1883 г.

№ 5—510.
 № 15—254, 286, 288.
 № 95—216.
 № 100—273, 275.
 № 108—243, 265, 266, 272, 274,

1884 г.

№ 59—572.
 № 118—236, 265, 340.
 № 121—511.
 № 130—537.
 № 132—204.

1885 г.

№ 38—4, 425, 505, 506, 508.
 № 71—243, 246, 265, 340.
 № 79—403, 411.
 № 85—310.
 № 93—124.
 № 95—236, 266, 303, 308, 391.
 № 119—247, 243, 266, 303, 310, 391.
 № 127—245.
 № 128—266, 272, 324, 373, 374, 375, 391.

1886 г.

№ 41—265, 271, 374, 375.
 № 65—541.

1887 г.

№ 63—323.
 № 64—543—4.
 № 68—127, 137, 341.
 № 69—467.
 № 87—270.
 № 179—510.

1888 г.

№ 4—226, 242, 268, 271.
 № 5—226, 271.
 № 6—379.
 № 37—297.
 № 50—545.
 № 52—48, 65, 430, 431.
 № 55—543.
 № 57—397.
 № 65—6.
 № 98—46, 54.
 № 99—46, 54.

1889 г.

№ 5—243, 292.
 № 8—332.
 № 41—261.
 № 42—247.
 № 47—380, 383.
 № 49—91, 245.
 № 94—558.
 № 97—403.
 № 105—92, 243.
 № 106—247, 275, 276, 277, 280.
 № 107—235, 242, 267, 268.

1890 г.

№ 12—404.
 № 27—374.
 № 28—44, 187, 198.
 № 49—21.
 № 79—223, 260, 296, 389.
 № 82—398—9, 552.
 № 112—382, 525.
 № 113—382, 525.

1891 г.

№ 12—367.
 № 19—10, 97.
 № 21—267.
 № 75—549—50.
 № 76—569.
 № 78—235, 238—9, 267.
 № 79—35, 119, 274.

1892 г.

№ 49—295.
 № 35—549.

1893 г.

№ 16—267.
 № 29—229.
 № 30—570.
 № 31—239.
 № 61—555.
 № 83—387, 443, 562—3.

№ 85—267.
№ 86—229.
№ 112—443.

1894 г.

№ 7—558.
№ 8—65, 69.
№ 9—30, 57, 186.
№ 10—10, 98.
№ 18—443.
№ 20—527.
№ 53—72—3, 80, 81, 95, 182, 400.
№ 60—122, 329.
№ 69—327.
№ 85—443, 562.
№ 103—555.
№ 104—430.
№ 105—104.
№ 106—569—70.
№ 108—150, 157, 162.
№ 109—150, 161—2, 163.
№ 116—555.
№ 118—236.

1895 г.

№ 18—329.
№ 21—570—1.
№ 38—372, 550.
№ 41—286.
№ 84—71, 91, 103.

1896 г.

№ 20—45, 180, 186.
№ 99—551.
№ 111—237.
№ 112—400.
№ 113—409, 572.
№ 114—535—6.
№ 125—439, 537.

1897 г.

№ 16—466.
№ 17—370, 561.
№ 19—409, 572.
№ 42—317, 548, 565, 569.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

(Цифры означают страницы).

А.

Адресъ грузокозьяна -29, 33, 119, 138.
Антъ. См. Протоколъ.
Анцизный документъ, какъ доказательство 25.
Анцизные формальности. См. таможенные обрядности.
Арендная плата за пользованіе складочнымъ мѣстомъ 79, 321.
Арестъ на перевозимый грузъ 322, 431.
Арестантскіе грузы 255, 443.

Б.

Багажъ. Понятіе 470—1, 493; нулевой б. 472; товаръ подъ видомъ б. 471; товаръ отправляемый б. 31, 87, 244—5, 290, 299, 318—9, 336, 428, 472, 475—6, 479, 481; примѣн. къ б. правилъ о грузахъ 468—69.—Б. квитанція 469—70, 473, 478; права держателя 473—4.—Выдача б. въ пути 474—5. Срогъ доставки б. 475—6. Отвѣт. за утрату и порчу 476—82; упаковка 471, 477; отвѣт. за носильщика 476—7, 478—9, 507, 538; храненіе до отправления 492—3; пропаша заграницей 403—4, 484; таможна 479; выдача безъ повѣрки 180—1, 479; вознагражденіе 479—82; страхованіе 481—2.—Платежи по перевозкѣ 240, 296, 447, 483—4.—Закладное право ж. д. 462—3, 433. Продажа 483—4.—Прямое сообщеніе 484.
Безплатная перевозка 255, 483.
Безплатное храненіе 818—9, 327.
Böbliche Handlungsweise 113, 117, 218.
Бернская Конвенція. 403—7.
Билеты; см. пассажиръ.

Bill of lading 42, 47.

Бланки. Сборъ 264, 300, 352.

Большая скорость. Понятіе 89, 92, 243—4. Документы 31. Отвѣт. за просрочку 107, 243; за порчу 164; тарифъ 240, 243—4. Сборы 319, 328, 336. Исключеніе для нѣкоторыхъ грузовъ 441, 491. Грузы б. скор. и багажъ 245.

Бочки, плотно укупоренныя 329.

Брезенты 151, 154—5, 217, 329, 343.

См. открытые вагоны, храненіе до отправления.

Бремя доказательства; см. onus probandi.

Броженіе. См. гненіе.

В.

Вагонъ отправителя 5—7, 76, 337—8.

Валюта въ междун. сообщ. 230, 297.

Вещества легковоспламеняющіяся и взрывчатая 74, 90, 141, 160, 163, 169—71, 246—7, 331—2, 440—1.

Взвѣшиваніе. Сборъ за в. 264, 300—7, 376. Неправильное в. 22—3. В. отдѣльныхъ мѣстъ 23—4. Доказательства произв. взвѣшив. 11, 15, 35, 305. См. „вѣсъ“, „перевѣшиваніе“, „ручательство за вѣсъ“, „пена“.

Via. См. путь сгддованія.

Винтовая дорога въ прямомъ сообщеніи 91, 399—400.

Vis majore. См. непреодолима сила.

Военные грузы 255, 443.

Выгрузка. См. нагрузка.

Выдача. Понятіе 172, 254, 319. Обязательность немедленной в. 100, 118, 121. В. въ пути 92, 179, 254, 399, 474—5.

Вызовъ ж. д. къ суду. Порядокъ 542.

Выписка из тарифов 274, 377.

Выставка 255.

Въсовой помость 301.

Вѣсь. Доказ. сила накладной 6—7, 11, 19—22, 25. Ошибки 22. Ручательство 10, 11, 333—4. Обяз. точность 23, 347. В. при выдачѣ 301. В. отдельных мѣстъ 23—4. В. brutto и netto 24, 295—6. Повѣрка в. 35. В. при опредѣленіи провозной платы 294—6. См. „взвѣшивание“, „перевѣшивание“, „пена“, „ручательство за вѣсь“, „повѣрка“.

Вѣтъм. Дина 274. Плата 241—3, 255, 261, 342. Вспомогат. в. 243, 274. Соедин. в. 88, 291—2, 499—500. Частныя 79, 222—3, 231, 489. Условія приема съ в. 495. Курская в. 247. Копавская в. 375. Калашниковская в. 274. Одесскія в. 248—9. Харьков.-Ник. ж. д. 249.

Г.

Гербовый сборъ 15, 381, 525.

Гнѣние 160, 346, 368.

Гобаритъ 439.

Городские сборы 338.

Городскія станціи 29, 93, 191, 233, 250, 328, 331, 338, 345, 394, 414, 517—8.

Государственный сборъ 115, 336, 357, 372.

Гробы съ покойниками 74, 442.

Грошедіе предметы 209, 241, 245—6.

Грузы, подверженные порчѣ 16, 52, 76, 121, 144, 145, 160—5, 328, 350—1, 361—2, 364—6, 368—9, 561.

Грузы, перевозимые съ пассажирскими поѣздами см. багажъ.

Гумовая перевозка 108, 233, 338, 344—5.

Д.

Давность 192, 216, 523—533, 555—572; по Конвенціи 557, 562;—по „соединеннымъ“ искамъ (ст. 126) 548;—по искамъ о подтопѣ 564, объ увѣчѣ 564, —о наложен. платежѣ 559—60, —о деньгахъ, выруч. отъ продажи 561;—о вредѣ, произош. до заключ. догов. перевозки 560;—по искамъ, основ. на признаніи и пр. 556, 560, 571,—вытек. изъ заграничн. прам. сообщ. 404; изъ смѣш. прам. сообщ. 413, по старымъ искамъ 571—2. Начало теченія 563—4. Перерывъ 397, 406, 564—571. Приостановленіе 564. Сокращеніе по договору 510.

Дезинфекція вагоновъ 165, 342.

Департаментъ ж. д. дѣл. Комитетовъ. 228—9, 236, 299.

Дифференціальные тарифы 254, 256—7, 287—8, 354.

Договоръ перевозим. Существованіе его 1—4, 445. Юрид. характеръ 4—7, 449, 466. Недействительность 171, 438—9, 471. Моментъ заключенія 36—9, 281—2, 469—70. Доказательства 13—14. Отвѣтственность до заключенія 214—15, 400—1. Д. отъ чужого имени 33. Измѣненіе условій 63—6, 92. Отношенія сторонъ 39—49. Отказъ отъ догов. при задержкѣ 68—72, 453, 474—5.

Документы, прилаг. къ накладной 27, 139, 140, 421—3. Д., прилаг. къ „заявленію“ 530—1, 569.

Долевыя таблички 230, 245.

Доставка. Понятіе 100—1.

Доставка на домъ 29, 172, 257, 344—5, 517—18.

Дроби при исчисленіи платы 295—6, 371—2.

Дробленіе исконъ 543—9.

Droit-d'abandon 207, 326.

Дубликатъ накладной. Юрид. и экон. значеніе 8—10, 41—44, 54—9, 80—1, 98—100, 140—1, 217;—по Конвенціи 43—4, 50, 54, 68;—по иностр. зак. 41. Д., какъ доказательство 8—13, 57—8, 100, 187. Отвѣтственность ж. д. за выпускъ невѣрныхъ дубликатовъ 12, 30, 57. Время выдачи 18, 282. Штемпаль 96, 100. Право иска безъ д. 44—48, 81. Потеря д. 8, 51;—по Конвенціи 54. Передача 49—50. Пересылка д. при накладной 53.

Е.

Естественныя свойства груза: см. утечка.

Ж.

Животныя 74, 76, 87, 104, 165—6, 209, 232, 240, 247, 254, 318, 328, 331, 346, 358, 421, 441, 471.

Жидкости 167, 209. Предметы въ ж. 164—5.

З.

Забутыя вещи 466.

Завозные тарифы 27, 116, 172, 254.

Заграничное прямое сообщеніе 230, 261—2, 297, 403—9, 484.

Загроможденіе пути 83.

Задержка груза въ пути; см. остановка.

Заказъ вагона 441—2.

Залоговое право на грузъ и багажъ 353—61, 406, 417, 435, 462, 483.

Коллизіи 355—7, 436—7. Вознижен. и прекращ. 159—60. Иностранные законы 406; смѣшанное сообщеніе 413.

Замерзаніе 162.

Заявленіе претензій 523—83. Форма 524—31. Добѣренность—525. Приложеніе документовъ 529—30. Гербовый сборъ 525. Кому подается 525—6. Квитанція въ принятіи з.—525. Юридич. значеніе з. 520—4, 565—9. Для какихъ претензій обязательно з. 523—4. З. о переборѣ 383—4. Вторичное заявленіе 531. З. о просрочкѣ по Конвенціи 118, 182. Претензій по прямому сообщенію 398. Злой умыселъ. Вліяніе на отвѣт. ж. д. 117, 218—9.

М.

Извѣщеніе грузокозьяна. См. увѣдомленіе.

Извѣщеніе о наложен. платежѣ 429.

Издержки до отправленія 337.

Издержки, понесенныя ж. д. въ пути 34, 61, 64, 115; см. расходы.

Иностранные законы; примѣненіе ихъ въ Россіи 403—4.

Исполненіе судебныхъ рѣшеній 553—4; иностранныхъ р. 405, 554.

Н.

Картини 209.

Казенные грузы 6, 74, 237, 255, 328, 442—3.

Казенныя дороги 237, 533—6, 554—5.

Савис. См. случай.

Классификація грузовъ 276—7, 279—81; см. тарифы.

Книги станціонныя 83—4, 96—100, 177, 314, 324—5, 380.

Коммерческія агентства 338, 359—60, 437.

Коммерческіе убытки 113, 210.

Коммисіонная плата: за наложенные платежи 263—4, 327—8, 351—2, 430. К. за исполненіе обрядностей 335—6.

Конвенціи. 394, 407—9. Порядокъ утвержденія 228. Примѣненіе законовъ 19 декабря 1886 г., 22 янв. 1887 г. и 8 марта 1889 г. 263. Значеніе для публики 105, 268, 433, 526.

Контромелъныя дороги 490.

Конфискація 186, 422; см. таможенныя обрядности.

Кража 153, 155, 157; см. утрата.

Краны подъемныя 264, 307.

Купонныя книжки 448.

Л.

Ladeschein—42, 56, 59.

Легковоспламеняющіяся и взрывчатыя вещества; см. вещества.

Лезъ 167.

Ложные грузы 149, 160—2, 209.

Лъсъ 167.

М.

Магазины 293, 328.

Малоцѣнные грузы 323, 350—1.

Маневры; срокъ доставки при м. 103.

Мануфактурные товары 18.

Марки на мѣстахъ 25.

Машины 206, 358.

Мебель. 141, 160.

Международные тарифы. 14—15, 19, 29, 90, 151, 153, 158 173, 179, 283, 289, 297, 300, 309, 312, 327, 351, 366, 407—9, 414, 418—9, 440.

Мелкія отправки. 76, 242, 257, 296.

Металлическія издѣлія. 141, 160.

Минеральное топливо. 7, 74, 155, 158, 167, 241, 254, 295, 309, 311, 323.

Минимальная плата 297, 318.

Медный товаръ. 113, 206.

Мука. 330.

Масло. 164.

Мѣстный тарифъ. 68, 286—7, 313, 318, 500.

Мѣсто. Количество м. 19, 25.

Мѣшки. Обратная доставка 28.

Н.

Навална. Грузы перевозимые въ н. 76, 167, 294—5, 300, 306, 328, 331, 333, 441—2.

Нагрузка и выгрузка. Кѣмъ производится 79, 158, 309—10. Срокъ 86, 310, 313—16. Несвоевременная н. и в. 82, 150, 310, 313—16, 324—6. Удостовереніе времени н. и в. 11, 38, 100—1, 121. Неисправная н. и в. 154, 157—160, 314—15, 347. Размѣръ сбора за н. и в. 229, 248, 262—8, 272, 307—13; по примѣч. къ ст. 69. Общ. Уст. 262—8. Сборъ за операциі, не произведенныя 308—9; сборъ, включенный въ провозную плату 308—9. Значеніе н. для опредѣленія момента заключенія договора и срока доставки 38, 95—6. Н. средствами отправителя какъ доказательство согласія на перевозку груза въ открыт. вагонахъ. 152. Значеніе выгрузки въ пути—254, 287. Н. сборъ при исчисленіи вознагражденія за просрочку 115—16. Н. и в. средствами хозяина 24—5, 34—5, 157—

60, 172, 310—11, 313—17, 405, 441; вместо грузохозяина 310, 314—16.

Накладная и дубликатъ. Форма 7, 14, 31. Цвѣтъ 31. Языкъ—17. Штемпель 15, 96, 100, 101. Гербовый сборъ 15. Требуемое число н. 16—7. Время предъявленія н.—8. Н., какъ доказательство 6, 7—14, 19, 24, 375, 379, 405. Свидѣтельскія показанія 10—11. Н., составленная агентомъ 32. Разноръчье между наклад и дубл. 8—10, 57, 58. Ограниченіе доказат. силы по договору 24—5, 159, 513. Выписки изъ н. 377. Потери н. 51, 374—5, 420, 531; замѣна ея въ пути 300, 394, 420. Условія дѣйствительности н. 15, 17—8, 421. Поправки и подчистки 14—15. Значеніе н. и д. для опредѣленія отвѣт.: за нарушеніе очереди 78, 83 и сроковъ доставки—96—100; за цѣлость груза 152—3, 155—6, 158, 166, 179, 193; для прельявленія иска о вознагражденіи 187; для исчисления слѣдующихъ ж. д. платежей 62, 337, 345, 375, 388—9, 407; значеніе записей о времени составленія н. 18; о свойствѣ груза 9, 11, 441; о вѣсѣ 9; свѣдѣнія, вносимыя агентами ж. д. 35—6; о взысканныхъ платежахъ 9. Подписи 13, 33. Принужденіе при подписаніи 153. Отвѣтственность грузохозяина за точность 17, 57, 108, 319, 346—7. Н. въ смѣшан. прямомъ сообщ. 411. Выдача н. получателю; значеніе 174.

Накладные расходы; см. таксы дополн. сборовъ.

Наименованіе груза въ накладной см. пеля, номенклатура.

Маломѣрный платежъ. Юрид. характеръ 427, 511. Доказательство существованія 9, 337—8, 427—8. Юридич. отношенія 428—34. Права держателя дубликата 56, 430—1. Арестъ на грузъ 431. Утрата и порча груза 430—1. Аукционная продажа 431—2. Залоговое право ж. д. 359. Выдача груза безъ взысканія н. п. 402, 432, 535. Сборы 327—8, 430. Выдача н. п. 429. Измѣненіе н. п. 66. Н. п., какъ доказательство стоимости груза 204.

Начальникъ стамціи 190—2, 526, 540.

Невостребованные грузы и багажъ 45—8, 59, 323—4, 361—70. См. продажа, уведомленіе, публикація, отправитель, дубликатъ.

Невозможность доставки груза. Отвѣтственность ж. д. 71—2.

Невѣрное наименованіе. Вліяніе на отвѣтственность ж. д. 108, 138—9, 169—71; см. пеля.—Вліяніе на провозную плату 281.

Неграмотный отправитель 32.

Недоборъ 61—2, 271, 358, 370, 387—92, 561—3.

Недозволенные къ перевозкѣ грузы 169—71, 138—40.

Непреодолимая сила 127—37, 179, 424, 454.

Несоостоятельность грузохозяина 354.

Нефть 74, 75, 86, 116, 159, 242, 254, 323, 336—8.

Номенклатура 18, 276—7, 279—81, 330.

Нормальный тарифъ 287—8.

Нормы предѣльныя: для тарифовъ 223, 235—42, 271—2, для дополн. сборовъ 264, 272, 298—9; для вознагражденія по русскимъ и иностраннымъ законамъ 193—5, 408, 479, 484.

Нормы убытка въ вѣсѣ 166—9, 295.

Носильщики; отвѣт. ж. д. 476—7, 478, 538.

О.

Обеспеченіе доказательствъ 188—90, 363.

Обеспеченіе обратнаго требованія 550—1.

Обеспеченіе иска 542—3.

Объемъ вагоновъ 108, 501.

Объемданіе въ складѣ. Доказательство 11, 96—100. Начало срока при о.—38—9, 93—4. Сборы—329.

Объявленіе стоимости; см. страхованіе.

Объявленіе: о прибытіи груза 323; о подачѣ вагоновъ—79; о продажѣ груза—367; см. публикація.

Обязательность перевозки и соедин. съ нею дѣйствій. 2—3, 343, 485—503.

Ограниченіе отвѣтственности м. д. по договору: 2, 109, 145, 193, 6, 212—4, 408, 419, 509—16; съ утвержденія м-ра 510; объемъ дѣйствія ст. 6—514—6.

Opus probandi: по ст. 49—96—7, 99; по ст. 53—96—7, 99; по ст. 57—19; по ст. 71—258; по ст. 72—293, 306, 314, 324, 374—8, 379—83; по ст. 76—432; по ст. 98—218; по ст. 101—84—5; по ст. 102—124, 138, 424—6; по ст. 104—146—50; по ст. 106—168—9; по ст. 108—209—10; по ст. 109—512; по ст. 110—106; по вопросу о примѣненіи тарифа 281—2; по искамъ: о возвратѣ сбора за взвѣшиваніе—305, о возвратѣ нагруднаго сбора—309—11, о возвратѣ сбора за простой—314, 317; о возвратѣ сбора за храненіе—324—5; по иску о ручной кладѣ 467; по вопросу о примѣненіи иностранныхъ законовъ 403—4, 408; по искамъ страховыхъ обществъ 201; по искамъ, вытекающимъ изъ смѣшаннаго прям. сообщ. 411.

Опечатки въ тарифѣ 234—5.

Осподаніе пассажирскихъ пѣздовъ 107, 453—6.

Ордеръ на выпускъ товара. 172, 179, 380.
 Основаніе иска о переборѣ 377—8, 386.
 Особые условія для перевозки грузовъ 16—17, 74—5, 87—8, 169—71, 440—3.
 Остановка въ пути 49, 56, 63—4, 67—72, 139, 364—5.
 Отводы по ж. д. дѣламъ 543—51.
 Отгрузка 35, 264, 307.
 Отказъ въ выдачѣ билета 488—9.
 Отказъ въ приѣмѣ груза къ перевозкѣ 45, 400—1, 487—503.
 Стиртіе движенія по ж. д. 6, 87, 219, 223, 489.
 Стиртіе билетной кассы 491—2.
 Стиртіе станціи 122, 316, 493, 517—8.
 Открытые вагоны 56, 58, 65—6, 145, 151—5.
 Стѣнна тарифа 230, 232, 261, 282.
 Отправитель, какъ контрагентъ ж. д. 32, 40—1, 44—9, 65, 360—1, 435; отъ чужого имени 33.
 Отчетъ желѣзной дороги 272.
 Очереди въ отправленіи грузовъ: 34, 37—8, 67—8, 72—80, 284, 318—9, 328, 437, 442; отвѣт. за нарушеніе очереди 77, 80—5, 44—5, 400—1; по Конвенціи 81.

П.

Пароходныя предпріятія 93, 407, 410—14; см. прямое сообщеніе.
 Пассажирское движеніе 444—64. Договоръ 445, 449. Билеты 445—9, 459—62, 464. Расписанія поѣздовъ 451—2, 491—2, 496—7. „Путеводителя“ 452—3. Плата 457—62. Безбилетные п. 459—62. Удаленіе п. изъ поѣзда 450. Грузы съ пасс. поѣздами—см. багажъ.
 Пачки мелкія 76, 242, 257, 297.
 Пени за невѣрное наименованіе и указаніе вѣса 62, 170, 331—5, 372; съ кого взыскивается 62.
 Пенья 167.
 Переборы 370—387. Понятіе 270, 372—3. Доказательства 373—7. Кому возвращаются 30—1, 378—83. Внесеніе въ казначейство 385. Проценты 372—3, 385—6. Значеніе „заявленія“ 528—9, 531. Основаніе иска 377—8. Opus probandi 21, 305—6, 310—11, 314, 324—5, 374—7. Давность 385, 561, 563. П. въ прямомъ сообщеніи 401—2; въ заграничн. п. с. 409; въ пассажирской и багажной платѣ 462. П., какъ основаніе къ уклоненію отъ приѣма груза 326—7, 353.
 Переводъ денегъ на получателя 61—2, 181—2, 347—53, 517.
 Переувѣщаніе; сборъ 264, 301—2.

Перегрузка 90, 162, 266, 268, 307—308, 312, 425, 501.
 Перегрузъ вагона 35, 295, 307—8, 332, 347.
 Передаточныя надписи 15.
 Передача грузовъ съ одной дороги на другую. Сборъ 264, 308, 312. Срокъ 94.
 Перемолочные тарифы 27.
 Перерывъ рельсового пути 344—5, 407.
 Платформы. См. полустанки, открытые вагоны.
 Пломбы на вагонахъ 21—2, 102, 138, 161, 190, 426—6; на мѣстахъ 27, 208.
 Площади, не приспособленныя для храненія грузовъ 8, 37, 78, 217, 321—2, 328, 331, 494—5.
 Повагонные тарифы 254, 258, 294—6, 312—13.
 Повагонныя таксы дополнит. сборовъ 299, 300—1, 306, 307, 312.
 Поврежденіе см. утрата.
 Повышеніе тарифа. 238—9.
 Проверка содержанія и вѣса. 108, 139, 210, 302, 306, 345, 367. Право грузохозяина на осмотръ 183—4.
 Погашеніе претензій съ приѣмомъ груза и багажа, безъ удостовѣренія недостатковъ (ст. 103 Общ. Уст.) 175—84, 215, 373, 479; по Конвенціи 182—3.
 Подача вагоновъ 35, 172, 310, 314—7, 320, 324, 392.
 Подвозка 243, 257, 263.
 Подмочка 26, 151, 154, 206, 216—7.
 Поднять гр-за 45, 180, 186.
 Подписка обезпеченія 27, 147, 376, 512.
 Подсудность: Компетенція судовъ 533—6. П. въ тѣсномъ смыслѣ 536—41. Казенныя ж. д. 533—6. Земскіе начальники и городскіе судьи 534. Коммерческіе суды 413, 536. Сенать въ дѣлахъ по жалобамъ на Мин. Фин. 230, 252—3. Уголовный судъ 508, 533. П. въ прямомъ сообщеніи 398—9, 538—40; въ прямомъ сообщеніи съ пароходными обществами 413. П. по иску о багажѣ 537—8. Искъ о жалованьяхъ, о вознагражденіи за работы и т. п. 535—6; о пожарѣ 541. П. по Бернской Конвенціи 406; по иностраннымъ законамъ 221—2, 258.
 Подъѣздные пути. 116, 222, 255, 410.
 Помарь. 128—9, 150, 151—5, 163, 175, 186, 541.
 Позднѣйшія распоряженія грузохозяина (ст. 78 Общ. Уст.)—56, 63—6, 68—70, 108, 140, 282, 318, 335, 345, 353, 420, 430—2, 437.
 Переотправка груза. 65—6, 300.
 Покрыши и подстилки. См. брезенты.
 Полежалое. См. храненіе.

Полустажи. 255, 261, 292—3, 490.
 Получатель. Его юрид. отношения къ ж. д. 30—1, 39—44, 58—63, 118—22, 430, 432.
 Польскія дороги. 409.
 Пониженіе тарифа. 238—9, 259.
 Порохъ. 7, 246, 440.
 Порча вагона. 6, 108.
 Порча груза. См. утрата.
 Порча пути. 103—4, 107—8.
 Почтовые перевозки. 5—6, 138, 442.
 Почтовые утѣдомленія. 120.
 Право распоряженія грузомъ. Лицо, имѣющее п. 39—49; по Конвенціи 43—4. Отличіе отъ вещныхъ правъ на грузъ 48—9. Невостреб. грузы 45—7. Потеря дубликата 51—4. См. позднѣйшее распоряженіе, дубликатъ.
 Праздничные дни. 102, 327, 493—4.
 Преимущества по перевозкѣ незаконныя: 2—3, 73, 77, 249—60, 352, 389, 498, 514, 516—9, 541.
 Прейскурантъ 203.
 Прекращеніе иска къ ж. д. 397—8, 552—3.
 Препятствія къ выдачѣ груза 47, 68.
 Présomption de bon état. 26, 396.
 Преступленіе: отвѣт. ж. д. 113, 218, 533.
 Претензіи: см. погашеніе претензій; „заявленіе“.
 Прибытіе груза; понятіе 100, 322; время 35, 118—22. Справка о неприбытіи 35.
 Прислеченіе третьяго лица 399, 549—53.
 Пріветъ безплатный 295.
 Пригородныя перевозки 14.
 Признаніе иска на судѣ 532—3. П. претензіи въ протоколѣ 191. П., какъ основаніе иска; давность 556, 571.
 Принужденіе при подписи накладной 12—3, 153, 284, 509—10.
 Пріписки складовъ къ станціи 8, 35, 78—9, 160, 217.
 Пріостановленіе движенія 83, 102—3, 452.
 Приспособленія въ вагонѣ 163, 343, 442.
 Провозные 146, 165—6, 346, 441—2.
 Провозная плата, значеніе слова въ ст. 110—115—6; см. тарифъ.
 Продажа груза и багажа 361—70, 483—4. Незаконная 35, 368—9. П. въ пути 72, 364—5. П. груза съ налож. платежомъ 431—2. П. животныхъ 441. П. опасныхъ грузовъ 441. П. при ссудѣ 436.
 Прокуроръ. Заключеніе по ж. д. дѣламъ 553.
 Пропажа. См. утрата.
 Пропускъ (ордеръ) 37, 215.
 Пропускъ чужихъ вагоновъ. 5, 486, 501.
 Простой вагона. Штрафъ 264, 308, 313—7, 322.
 Протестъ Мин. Пут. Сообщ. противъ стараго тарифа; значеніе 266.
 Протоколъ: объ утратѣ и порчѣ груза 26, 176, 187—193, 326. П. о невѣр-

номъ наименованіи 281, 335. П. объ исключеніи груза изъ очереди 83. П. о повѣрѣхъ содержанія и вѣса 281, 335. П. объ упаковкѣ 142—3, 155—6, 345. „Заявленіе“. внесенное въ п. 524. П., составленный въ таможнѣ 191, 425—7. Признаніе претензій въ п. 191. Доказательство составленія п. 177.

Проценты: на переборъ 370—1, 373, 385—6; по Конвенціи 370, 385; на другія суммы 386—7; на недоборъ 371; по налож. платежу 429, 433; по заявленной претензіи 523—4, 523, 531.

Прямое сообщеніе 393—415. Понятіе 5, 394—5, 412—14. Обязательность 286—7, 498—501; между смежными станціями разныхъ дорогъ 499—500. Солидарная отвѣтственность 395—403, 410; виновная дорога 399—402; процессуальныя послѣдствія 398, 538—9. Исчисленіе и взиманіе платежей въ п. с. 230, 234, 245, 286—7, 402—3, 429, 433. Налож. платежи 429, 433. Очередь въ п. с. 76—8. Перегрузка въ п. с. 162, 501. Сроки доставки въ п. с. 86—7, 105; — по Бернской Конвенціи—88—90. П. с. ж. д. съ другими предпріятіями (смѣшанное) 90, 116, 261, 344—5, 394, 410—12. См. Бернская Конвенція, багажъ, валюта, виновная дорога, давность, долевая таблица, конвенція, купонныя книжки, междунар. тарифъ, мѣстный тарифъ, накладная, налож. платежъ, обезпеченіе обратнаго требованія, обмѣнъ вагоновъ, переборъ, перегрузка, передача, перерывъ, подсудность, прекращеніе, пропускъ, путь, соглашенныя тарифы, спеціальныя тарифы, сроки доставки, станціи, таксы, тамож. обрядности, тарифы, третье лицо, узко-колейная ж. д., утрата и порча.

Публикаціи: о тарифахъ 231—4, 267, 268—73, 282; о пассажирскихъ тарифахъ 457. П. о продажѣ 357, 361, 366—7, 483. П. о пріостановленіи движенія и о сложеніи отвѣтственности за срочную доставку 104—5, 109—10. П. о приемѣ грузовъ на станціи 495; о времени открытія и закрытія станціи 493—4; о сокращеніи сроковъ храненія 319; объ увеличеніи сбора за храненіе 318; о росписаніяхъ поѣздокъ 451; объ удлиненіи сроковъ доставки 87.

Путеводители пассажирскіе 451—3.

Путь слѣдованія груза (via). 29, 35, 70, 107, 153, 282—5, 372—3, 420.

Р.

- Разверстка вагоновъ** 74—5, 82—3.
Разстояніе. Значеніе для исчисления платежей. 242, 254, 286—8, 289—94.
 Р. менѣе 6 верстъ 240, 242—3, 291—2, 500. См. таблицы разстояній.
Расчетъ платежей, слѣдующихъ ж. д. 34, 374, 388.
Разѣздъ. См. полустанокъ.
Раструска. См. утечка.
Расходы ж. д., подлежащіе возмѣщенію.
 Понятіе 358. Принципы 272, 335, 337, 338—46. Р. на увѣдомленіе 119, 345; на исправленіе упаковки 338—9, 345; на устройство приспособленій 343—4, 346; на устройство въ предѣлахъ станціи 345; по тамож. обрядностямъ 335—6; на пересылку налог. платежа 328, 430; р. при позднѣйшихъ распоряженіяхъ 68—9.
Receivable 42.
Регламентъ италоцихъ дорогъ. Юридическое значеніе 275.
Рельсы 242.
Рефалціи 73, 223, 249—260, 273, 516—19; см. преимущества.
Ржавчина 149, 160.
Розсыпъ груза 186—7
Rolleführunternehmer 172.
Росписанія пасс. поѣздовъ. 451—2.
Ручательство за вѣсъ. Значеніе 11—12, 333.
Ручная кладь 465—7, 493.
Рыба. 114, 164, 167, 240—1, 278.
- С.**
- Сборникъ тарифовъ** 231—2, 269—70.
Сборъ въ 1/5 коп. 328—31, 352.
Свидѣтельство о наложенномъ платѣжѣ. 437.
Смѣлка за разстояніе. 240, 242.
Скорость пассажирскихъ поѣздовъ 452—3.
Скотъ. См. животныя.
Скупщини накладныхъ 379, 384, 522, 537, 543—4.
Служащіе грузохозяина 83, 140, 348, 382—3. См. провозачты.
Служащіе мел. дорогъ. Ответственность за нихъ 106, 132, 178—9, 414, 419—20, 504—9. Недостаточное число 107, 178. Ответственность самихъ с. 508.
Случай. Понятіе; отличіе отъ „непреодолимой силы“. 127, 131, 137.
Смѣшанное прямое сообщеніе; см. прямое сообщеніе.
Смѣшанные искобы 547.
Смѣжные занесы. 104—5, 136, 163, 452.

- Соглашенныя тар-фы.** 260—2.
Соединеніе дѣлъ (по ст. 126 Общ. Уст.) 543—9; „однородность оснований“ 545—6; земскіе начальники и уважные члены суда 545. С. дѣлъ разныхъ лицъ 547; давность 548.
Соль. 74—5, 167, 241, 248, 254, 295, 330.
Соперничество дорогъ. 285.
Спальные вагоны. 467.
Спеціальныя тарифы. См. тарифы.
Спецификація въ накладной. 25.
Спиртъ. 24, 113, 162, 314, 421.
Списокъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ. 264, 267—8, 298—328.
Сроки: для росписанія объ открытіи станцій—494. С. для нагрузки и выгрузки 313—6. С. для безплатнаго храненія 319—20, 323—4, 327. С. для востребованія груза и багажа 361, 364—5, 483. С. для продажи 361, 364—9. С. для пасс. билетовъ 448—9, 456. С. для дѣйствія тарифовъ 229—30, 266; см. срокъ доставки, давность, заявленіе.
Сроки доставки. Понятіе „доставки“ 100—1, 112, 121—2. С. на отправленіе 86, 88, 91, 93—4. Время дѣйствит. отправки 93—4. С. на передачу—87—9, 94. С. на перевозку—86—92, 94. Включеніе дня доставки 110—12.—Начало с. 39, 95. Принятіе съ обождаемъ; доказательства—39, 96—100. Приостановленіе (перерывъ) с.—101—5, 110. Измѣненіе и удлиненіе—86—8, 90, 105, 256. С. въ прямыхъ сообщеніяхъ 91, 93—4. С. по Конвенціи—88—90, 101—3, 170, 407. С. для грузовъ, перевозимыхъ въ пасс. поѣздахъ—87. Иностранныя и прежніе с. 88—9. Отвѣт. за просрочку—101—10; вознагражденіе 110—18; по Конвенціи 114, 117—8; въ прямыхъ смѣшан. сообщ.—116, 411. Утрата, порча, убыль вѣса, какъ послѣдствія просрочки 86, 110, 113—4, 150, 154, 163, 169.
Суда подъ ялѣбные грузы. 28, 34, 64, 78—9, 338, 354, 356, 358—9, 434—8, 503.
Сильной способъ перевозки. 24, 83, 311, 331, 338, 442.
Станціа: понятіе 292, 331, 490—1. С. отправленія промежут. ж. д. 539. С. передаточная 64. С. разныхъ ж. д. въ одномъ пунктѣ 499—500.
Станціонныя расходы. 264, 299—300.
Стоило. 160.
Столкновеніе поѣздовъ: просрочка 107.
Stoppage in transit. 49.
Страхованіе: грузовъ и багажа 16, 26—7, 208—11, 481—2. С. срочной доставки 113, 117.

Страховыя общества. Право ихъ на искъ въ ж. д. 199—201. Страховой полисъ, какъ доказательство цѣны груза 204. Страховой сборъ. 247, 263, 341. Судебныя издержки. 358, 521, 523, 529, 531, 548, 552. Счетъ. См. фактура. Съѣстные припасы. 164, 329—31. Сыроколотный хлѣбъ. 161.

Т.

Табакъ. 167, 204—5, 279, 345, 421. Таблицы разстояній. 94—5, 228, 242, 290—294. См. разстояніе. Таксы дополнительныхъ сборовъ. Общія начала: 265—6, 272, 297—9, 338—44. Утвержденіе 236, 238, 262—8. Условія дѣйствительности 236, 265—8, 297—9. Старыя т.; законъ 19 дек. 1896 г. и пр. 262—8. Примѣненіе 297—338. См. тарифъ. Таможенныя обрядности. Документы 17, 27, 66, 283, 344, 415—16, 421, 423. Юридическія отношенія по совершепію 402, 415—426. Ж. д., какъ обязательный посредникъ 416—18, 501—2. Платежи 202, 206, 210, 214, 316—18, 328, 335—6, 344, 357, 359—60; взыскапіе ихъ 351—2, 357, 417—18. Вліяніе на отвѣтственность 102, 108, 138—9, 173—4, 191, 204, 424—6, 552. Понятіе „передачи въ таможену“ 173. Пломбы 138. Там. актъ 191. Там. оцѣнка 204. Привлеченіе там. въ качествѣ третьяго лица 552. Тара. См. упаковка. Тарифный Комитетъ. Компетенція 228—9, 236, 299. Тарифы. Понятіе 86, 89, 228, 268. Значеніе 370, 388. Условія дѣйствительности 228—62. Значеніе уставовъ 236—8. Переходъ въ казну 237. Утвержденіе правительства 224—231, 236, 238—9, 262—8, 268—73. Публикація 231—35, 238—39, 268—73. Т. недѣйствительныя 233, 235, 265—6, 268—73. Рефакціонныя т. 249—62. Повагонныя т. 254, 257—8, 294—5, 300, 306, 307, 312. Специальныя т. 254, 257—8, 278, 280, 283, 286—9, 313. Отгѣна т. 231—2, 261—2, 282; повышеніе и пониженіе 238—9. Послѣдствія недѣйствительности т. 233; 265—6, 268—73. Законы 19 декабря 1886 г., 22 января 1887 г. и 8 марта 1889 г. 262 8. Т. прямого сообщенія 224—5, 260—2, 285—9, 403—14. Толкованіе т. 273—78; примѣненіе т. 279—97. Выписки изъ т. 274, 377. См. классификація, долевыя таблицы, таблицы разстояній, публи-

каціи, нормы предѣльныя, международныя, мѣстныя, дифференціальныя тарифы, Тонущіе счета, открываемыя грузоо-звину. 352, 358. Товарныя склады. 272, 318, 355—6, 359, 362, 364, 369, 509. Толкованіе: тарифовъ 273—8; класси-фикацій 276—7, 279—81; справокъ 274. — Значеніе разъясненій М-ва Финансовъ 228—9, 278. Транспортныя конторы 29, 93, 414. Третье лицо. См. привлеченіе третьяго лица. Тряпье. 159. Туши. 167, 241—2, 295, 323. Тѣснота помѣщеній. 108, 183—4. Тяжеловѣсные предметы. 223, 240—1, 307.

У.

Убыль въ вѣстъ чрезмѣрная. 153, 164—5, 167. См. нормы убыли. Убытки ж. д., подлежащіе возмѣщенію. 346—8. Увѣдомленіе отправителя. 33, 121, 154, 163—4, 323—4, 361, 364, 366. Увѣдомленіе получателя. 30, 100—1, 154, 164, 264, 323. См. храненіе. Увѣдомленіе грузоохрана: объ утратѣ дубликата 52; о задержкѣ въ пути 107, 121, 368; объ отысканіи груза 185—6; о продажѣ груза 367—8; о передачѣ въ таможену 174; о переборѣ 383—4; о времени наступленія очереди 79. Увѣще и смерть 128—9, 137, 139, 456—7, 467—8. Удаленіе изъ пасс. поезда. 450—51, 454. Узкоколейная желѣзная дорога. 90, 167, 308. Упаковка. Вліяніе на отвѣт. за цѣлость груза 141—44, 155—7, 170; на отвѣт. за просрочку 108; на отвѣт. отпра-вителя за ложное наименованіе 333. Удостовереніе неисправности у. 9, 26, 155—6;opus probandi 148—50. Явные недостатки у. 142—4, 155—7, 345; незамѣтные недостатки 143—4. Неисправность у., какъ основаніе къ отказу принятія груза въ пере-возкѣ 439—41; къ отказу въ пере-водѣ платежа 350; къ ушлѣтѣ по-лежалаго 318; къ возмѣщенію убыт-ковъ 347—8. Порча у. въ пути 157, 162—3. Убыль отъ порчи у. 169. Цѣлость у. какъ доказательство 20—2, 163. Вѣсъ у. 24. У. опасныхъ грузовъ 170, 440—1. Ускоренная доставка 31. Условныя тарифы. 16, 56, 75, 87, 88, 212—14, 218, 408.

Уступки въ тарифѣ; см. преимущества.
Усышная; см. утѣка.

Утечка, усышная растриска 23, 153, 154, 157, 160, 161, 162, 166—9, 350.

Утрата и порча. Принципъ и условия отвѣтств. 5—7, 106, 123—37; вина грузохозянина—138—41, 171; опус probandi 124—5, 138, 144—50, 154, 157, 163. Понятіе у. 64, 186. Наличие у. 113, 185—6. Удостовереніе у. 186—193. Отысканіе груза 185—6. Прекращеніе и погашеніе отвѣтств. 172—93. Вознагражденіе: характеръ 193—201; кому выдается 43, 44—9, 52; разныя системы 193—201; размѣръ 188—9; по Конвенціи—205—6, 207, 211, 214. Торговая цѣна 203—8; объявленная стоимость 203—11; условный тарифъ 212—14; вознагражд. за порчу 206—7, 210—11; грузы, застрахованные въ обществахъ 198—202. У. и п. до заключенія договора перевозки 180, 214—18. У. и п. отъ просрочки—86, 113—4, 110, 150, 154, 163, 169. У. и п. отъ преступленій служащихъ ж. д. 218—19. У. и п. груза въ таможенѣ 424—6. У. и п. груза съ налож. платежемъ 430, 511. У. и п. въ прямомъ сообщеніи 399—400; за границей 403—4, 307—8, 484; въ вагонѣ отправителя 7. Вліяніе у. и п.: на исчисленіе слѣдующихъ ж. д. платежей 295; на сборъ за храненіе 326; на право продажи груза 369.

Утрата накладной и дубликата, багажной квитанціи; см. накладная, дубликатъ, багажъ.

Ф.

Фактура 20—23, 168, 203—5, 281.

Финляндскія условия перев. 409.

Форсе маѣнге. См. непреодолимая сила.

Франшировка грузовъ. См. переводъ.

Fracht 116.

Franco 351—3.

Фрукты 164, 330.

Х.

Химическіе продукты 18.

Хлопокъ 154.

Хлѣбные грузы 18, 24, 28, 34, 113, 116, 154, 161, 167—8, 229, 233, 239, 241, 248, 254, 262, 278, 295—6, 298, 300, 311—2, 313, 329—30, 346, 354, 356, 359, 434—8.

Храненіе грузовъ до отправленія. Отвѣтственность 37, 216—17. Обязательность 494—5; сборъ 318—327.

Храненіе. Сборъ за х. Уставы ж. д. 263—4. Условия для взиманія: общій принципъ 322; выводы 118, 215—16, 323—7 376; сборъ только за дѣйствительное х. 322. Заговое право ж. д. 355—6. Х. на станціи отправленія 70—1. Чрезмѣрное наростаніе сбора 323—4, 362. Х. въ пути 68—70; въ „особыхъ помѣщеніяхъ“ 437. См. уведомленіе, таксы дополн. сборовъ, товарн. склады, сборъ въ 1/8.

Ц.

Цистерны: вагоны-цистерны 7, 108, 116, 169, 254, 336—8, 342.

Цѣнные грузы 195, 209—242, 440.

Ч.

Частный складъ. 173, 356, 359.

Чрезмѣрное накопленіе грузовъ 103, 173.

Ш.

Шерсть 154, 167.

Штемпель на накладной, какъ доказательство 13, 37—8, 319—20. III. о заключеніи договора перевозки 12—3, 37—8; о принятіи груза безъ обожданія 15, 96—100; о времени совершения разныхъ дѣйствій 15; о времени прибытія 319—20; о времени выдачи—172; о времени отправки 94, 98; о взвѣшиваніи—15, о выгрузкѣ 15, 100—1, 324—5; о подачѣ вагона 314, 324—5. III. станціи отправленія 10, 98, 375. III. отправителя 31—2.

Штука; число ш. 25.

Щ.

Щиты 338.

Э.

Экспеза 240, 307, 318.

Экспедиторъ. См. таможенные обрядности.

Экспертиза: въ протоколѣ объ утратѣ и порчѣ груза 187—8; на судѣ, 188—90, 197. Э. для опредѣленія нормального вѣса 24, 168; нормальной убыли вѣса 168—9; наименованія товара въ торговлѣ 333; дѣйствительной стоимости операціи 272.

Эксплуатація ж. д.; понятіє 557—8.
Елеваторы 66, 255, 318.

Я.

Ярлык на выпускъ товара 172, 179,
380.

Яриари 88, 113.
Ярусы въ вагонахъ 343—4, 442.

Ъ.

Ъдкія вещества. 160, 169.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ И ДОПОЛНЕНІЯ.

Стран.	Строка.	Напечатано.	Читать.
7	18 сверху	Frachtbrief	Frachtbrief.
10	7 "	Можно ли опровергать	б) Можно ли опровергать
36	4 "	скрѣпляюся	скрѣпляются
42	10 снизу	не имѣютъ значенія коносамента.	не имѣютъ значенія коносамента, т.-е., предъявленіе <i>gécépissé</i> не требуется, если распоряженіе исходить отъ отправителя (Daloz. 1894, I, 273).
43	17 сверху	—заключается	заключается
77	15 "	грузомъ	грузами
93	4 снизу	отъ 30 сент. 1895 г.	отъ 30 сент. 1895 г. Впрочемъ, расчетъ со дня дѣйствительной отправки вообще неправиленъ (<i>отд. рѣш.</i> 8 янв. 1898 г. по д. Гора съ Упр. каз. д. № 5079—96 г.).
96	послѣдняя	не можетъ быть и рѣчи.	не можетъ быть и рѣчи. — Такъ какъ для грузовъ, принимаемыхъ съ обожденіемъ, срокъ доставки исчисляется со дня наступленія очереди, то отправка груза позже дня наступленія очереди можетъ повлечь за собою ответственность дороги не только за нарушеніе очереди, но и за просрочку, хотя бы при самой перевозкѣ сроки доставки и были соблюдены (<i>отд. рѣш.</i> 5 февр. 1898 г. по д. Ерохина съ Упр. каз. д. № 6259—96 г.).
100	4 снизу	Департамента	Департамента
105	21 сверху	причемъ дорогъ	причемъ дороги
138	14 "	постановленій въ стт. 46, 59, 65	постановленій въ стт. 59, 65
147	16 снизу	qui en allègue l'existence.	qui en allègue l'existence. При этомъ Кассационный Судъ рекомендуетъ, однако, строго <i>ограничительное толкованіе</i> содержащихся въ тарифахъ „clauses de non garantie“, какъ „étant dérogatoires au droit commun“ (Daloz, 1892, I, 358 и др.).

Стран.	Строки.	Напечатано.	Читатъ.
147	10 снизу	спеціальныхъ	спеціальныхъ
160	14 сверху	установленной	установленной
162	9 снизу	произволь	произволь
164	2 сверху	стт. 70 и 80	стт. 79 и 80
172	14 снизу	ст. 30 Общ. Уст.	ст. 10 Общ. Уст.
217	1 примѣч.	редакціи ст. 49	редакціи ст. 46
232	8 сверху	быть напечатаны	быть напечатаны
242	5 "	Въ заключеніе	Въ заключеніе
246	14 "	подлежащихъ дорогъ	подлежащихъ дорогъ ³⁾
267	5 снизу	1893 г. № 1194 (рѣш. Сената 1883 г. № 85)	1883 г. № 1194 (рѣш. Сената 1893 г. № 85)
273	2 "	рѣш. 1881 г. № 79	рѣш. 1881 г. № 179
279	10 "	этого тарифа и т. д.	этого тарифа. Въ <i>отд. рѣш.</i> 5 февр. 1898 г. по д. Шляховича съ Упр. каз. д. № 4308—96 г. и др. разъяснено, что правило о примѣненіи <i>вознаго тарифа</i> къ нетарифнымъ станціямъ относится лишь къ станціямъ, находящимся на линіи дѣйствія ввознаго тарифа, а не въ сторонѣ отъ этой линіи.
305	5 "	штемпеля вѣсовщика ⁴⁾ .	штемпеля вѣсовщика ⁴⁾ . См. въ томъ же смыслѣ <i>отд. рѣш.</i> 5 февр. 1898 г. по д. Вольберга № 4080—96 г.
312	10 сверху	прим. къ ст. 69	прим. къ ст. 68
312	24 "	является вполнѣ установленною.	является вполнѣ установленною. Если дорога смысляется на то, что она произвела выгрузку въ <i>мѣшки получателя</i> , то, вопреки мнѣнію Сената (<i>отд. рѣш.</i> 5 февр. 1898 г. по д. Шаширо съ Ив.-Домбр. ж. д. № 7772) она обязана это доказать, ибо въ правилѣхъ о перевозкѣ грузовъ въ ссыную такой способъ выгрузки не предусмотрѣнъ. Тамъ предусмотрѣны лишь выгрузка средствами получателя въ мѣшки его же и выгрузка средствами дороги въ мѣшки дороги (§ 6).
317	заглавіе	§ 41. Примѣненіе дополнительныхъ сборовъ. Храненіе.	§ 41. Примѣненіе дополнительныхъ сборовъ. Простой.
323	11 сверху	рѣш. 1886 г. № 63	рѣш. 1887 г. № 63.
325	5 снизу	дальнѣйшей практики Сената	дальнѣйшей практики Сената (см., однако, ниже, стр. 376, прим. 1).
326	18 "	§ 73 прим.).	§ 73 прим. и—для казенныхъ ж. д.—Сб. Тар. № 916).
345	6 "	въ предѣлахъ отправленія.	въ предѣлахъ станціи отправленія.
352	2 сверху	ввозъ на станцію и т. п.	ввозъ на станцію и т. п. Переводу на получателя подлежать, однако, лишь тѣ платежи, которые причитаются дорогѣ по данной перевозкѣ, а не по <i>другимъ перевозкамъ</i> , къ числу которыхъ, по мнѣнію Сената, относится перевозка груза по <i>частной вѣтви до станціи отправленія</i> груза. Плата за перевозку по такой вѣтви, не входя въ

Стран.	Строка.	Напечатано.	Читаеть.
			числосборовъ, причитающихся дорогамъ по перевозкѣ груза отъ станціи отправленія до станціи назначенія, не касаетса получателя (отд. рѣш. 22 янв. 1898 г. по д. Бр. Шмидтъ съ Упр. Каз. ж. д.)
357	4 снизу	права	права
411	8 сверху	рѣш. Сената 1884	рѣш. Сената 1885
427	3 снизу	свидѣтельство	свидѣтельство
429	6 снизу	Согл. о прям. сообщ.	Соглаш. о прям. сообщ. — На казенныхъ ж. д. наложенные платежи выплачиваются по полученіи отъ станціи назначенія <i>извѣщенія</i> о поступленіи платежа (Сб. Тар. № 916).
443	7 „	Въ рѣш. того же года	Въ рѣш. 1894 года.
451	6 сверху	за билетъ платн“.	за билетъ платн“ (ст. 93).
461	1 „	ст. 34	ст. 24
493	2 снизу	составляются на казенныхъ дорогахъ	утверждаются на казенныхъ дорогахъ
493	1 „	и директорами, утверждаются для казенныхъ дорогъ	и объявляются
494	17 „	Управленіемъ свѣхъ дорогъ, а для частныхъ — инспекторомъ и объявляются	
494	14 „	Собр. Уз. 1888 г. № 129; см. впрочемъ, Собр. Уз. 1898	Собр. Узак. 1898
501	9 сверху	ст. 93 Общ. Уст.	ст. 94 Общ. Уст.
518	2 снизу	ст. 9 предоставляет	ст. 10 предоставляет
529	19 снизу	давностный срокъ не прекращень.	давностный срокъ не прекращень Изъ послѣдней оговорки видно, что, Сенатъ придаетъ заявленію значеніе дѣйствія, прерывающаго давность <i>лишь въ заявленной суммѣ</i> . Выводъ этотъ, однако, едвали соответствуетъ взгляду самаго Сената на значеніе заявленія (рѣш. 1894 г. № 20) и во всякомъ случаѣ не вполне соответствуетъ общепризнаннымъ правиламъ о силѣ и значеніи погашающей давности. Давностью по общему правилу погашается не сумма, а право, а потому и прерывъ давности можетъ относиться не къ суммѣ, а къ праву во всей его цѣлости, развѣ если по дѣлу прямо установлено <i>отказъ</i> кредитора въ части отъ принадлежащаго ему права (см. въ томъ же смыслѣ Eger, II, 580: „Wohl aber reicht die Geltendmachung eines Theils der Forderung zur Wahrung derselben in ihrem gesammten Umfange“).
531	6 сверху	нести самъ заявитель.	Нести самъ заявитель. — По всѣмъ изложеннымъ основаніямъ значеніе заявленія, прерывающаго давность, можетъ быть придаво и такому, напр., документу, какъ <i>копія искового прошенія</i> .

<i>Стран.</i>	<i>Строка.</i>	<i>Напечатано.</i>	<i>Читаеть.</i>
544	9 снизу	рѣш. 1886 г. № 64	врученная дорогѣ окружнымъ судомъ. Врученіе этой бумаги, поэтому, можетъ прервать давность, хотя бы дѣло потомъ было прекращено судомъ по неподсудности (рѣш. Гр. Касс. Д-та 1897 г. № 63 по д. Шахрая).
562	7 сверху	рѣш. 1893 г. № 85	рѣш. 1887 г. № 64
565	5 снизу	кн. 12, стр. 151.	рѣш. 1894 г. № 85
565	8 "	1877 г. № 64)	кн. 12, стр. 151.—Въ рѣш. 1897 г. № 63 по д. Шахрая Сенатомъ, впрочемъ, разъяснено, что искъ, предъявленный въ окружномъ судѣ, можетъ прервать давность и тогда когда искъ этому суду <i>неподсуденъ</i> , если только копія исковаго прошенія, врученная дорогѣ-ответчицѣ, содержитъ въ себѣ тѣ данныя, которыя необходимы для прерванія давности <i>заявленіемъ</i> (см. выше, стр. 527). 1867 г. № 64), если только они были предъявлены въ надлежащемъ судѣ, т. е., въ томъ судѣ, которому каждое исковое требованіе въ отдѣльности было подсудно (рѣш. Сената 1897 г. № 63 по д. Шахрая; см., однако, ниже).
569	20 сверху	возвращенія документовъ	возвращенія документовъ.—Если давность прервана врученіемъ ответчику копій исковаго прошенія, имѣющимъ силу, равную подачѣ заявленія (см. привед. выше, стр. 551 и 565, рѣш. Сената 1897 г. № 63 по д. Шахрая, то, какъ разъяснено въ томъ же рѣшеніи, значеніе „ответа“, предусмотрѣннаго въ ст. 137 Общ. Уст., можетъ быть яри- дано „ответу“, поданному въ судъ, или словеснымъ объясненіямъ, занесеннымъ въ протоколъ судебного засѣданія.