

912

ТЕОРІЯ И ПРАКТИКА

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ПРАВА

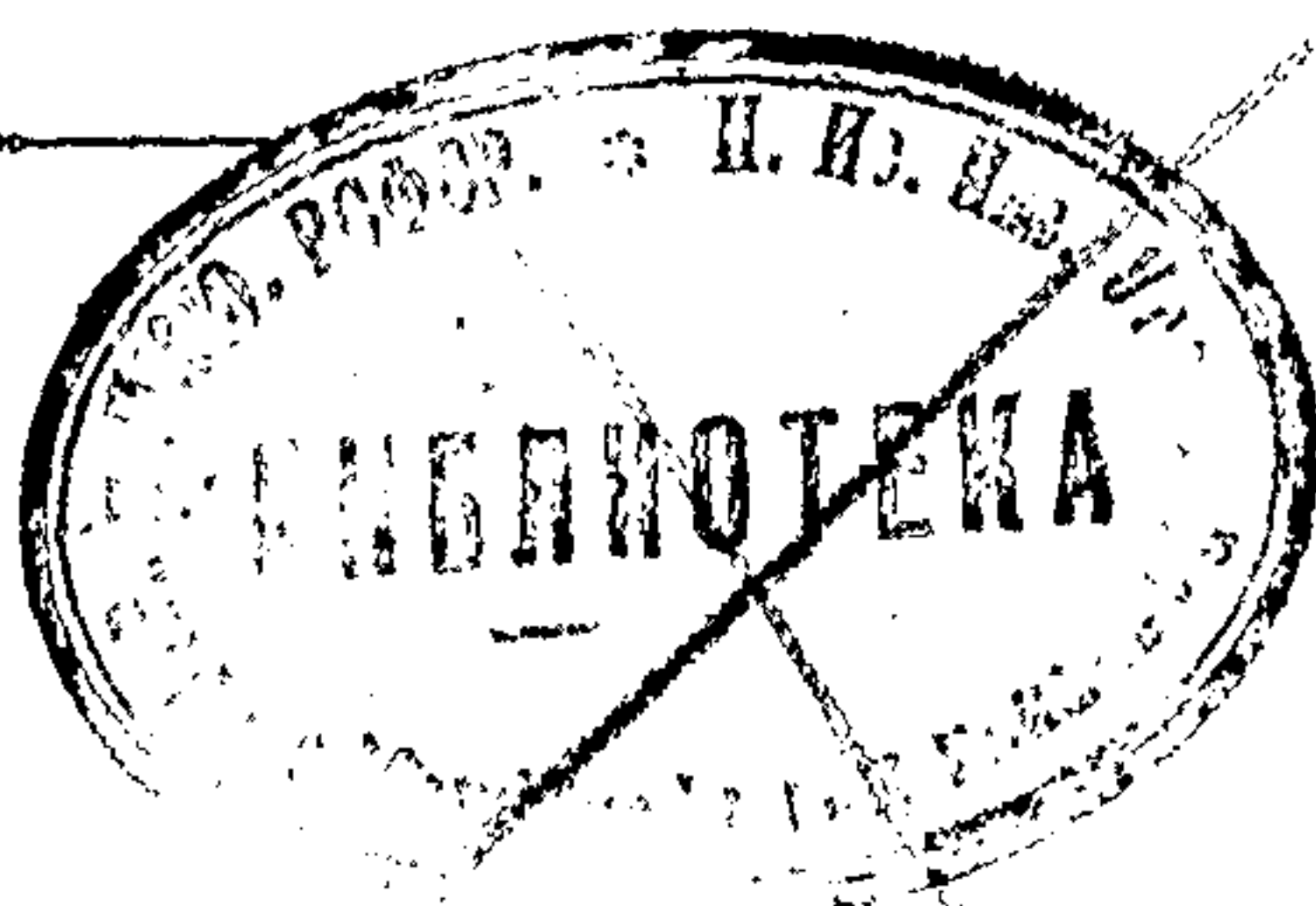
ПО ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ, БАГАЖА И ПАССАЖИРОВЪ.

И. М. РАБИНОВИЧА

ПРИСЯЖНАГО ПОВѢРЕННАГО ПРИ С.-ПЕТЕРБУРГСКОЙ СУДЕБНОЙ ПАЛАТѢ.

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,

ИСПРАВЛЕННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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



2647

ВІСНИК
Воскресіння
Відомості про життя і діла
Воскресіння 1914

Воскресіння
Воскресіння
Юлія 1914

11694

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 1835 года (Общаго Устава россійскихъ 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, издѣйствовавшихъ 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 росс. 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 наиболее 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 судебно-мировыхъ учрежденій), тѣмъ скуднѣе мотивировка отдѣльных рѣшеній. Это явленіе до извѣстной степени неизбежное. 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 функціонирующаго 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 управленіе 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 строгая, страховая отвѣтственность. Всѣ цитаты въ настоящей книгѣ относятся къ старому изданію, причемъ, однако, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ книги сдѣланы ссылки на *проектъ* новаго 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 государствахъ, 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 сообщенія (см. Eger. Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts, II, 268).

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 представляетъ 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-Caën'a и Renault, которое во Франціи считается образцовымъ, и о замѣчательной по ясности и основательности изложенія монографіи Sarrut о перевозкѣ грузовъ. По нѣкоторымъ наиболее 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 спеціального характера, въ родѣ правилъ о перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ, почты, арестантовъ, грузовъ, подлежащихъ „особымъ условіямъ“ и т. п. Правила эти сравнительно рѣдко дебатировются 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 увѣчье. 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, настоящій 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 къ 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 росс. 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 раздѣлилъ 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 суженіе 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 гражданского 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 затрогивающую 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 безполезнаю. Въ пятую главу вошли правила о порядкѣ *взысканія* слѣдующихъ дорогамъ платежей (о закладномъ 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 *особые* 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, таможенные 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 списокѣ 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 желательно, 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 желѣз- ной дорогѣ	4
§ 3. Накладная и дубликатъ ея, какъ доказательства по договору пе- ревозки (ст. 55 Общ. Уст.)	7
§ 4. Внѣшняя форма накладной: требуемое число накладныхъ (стт. 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) подписи отправителя; г) свидѣнія, вно- симыя 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 рас- поряженія 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 другого 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 вб-время; Б) Передача груза получателю.

§ 14. Перевозка вб-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.—Удостоверенныя недостатки упаковки (ст. 104, пп. а и б)	150
§ 26. Дальнѣйшія отступленія отъ нормальнаго типа отвѣтственности.—Собственная нагрузка и выгрузка.—Грузы, подверженные порчѣ или уtratѣ.—Животныя.—Грузы съ провозкатыми (ст. 104, пп. в, г, д и е).	157
§ 27. Дальнѣйшія отступленія отъ обыкновеннаго типа отвѣтственно-	

	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.).	стр. 166
§ 28.	Конецъ отвѣтственности по договору перевозки: выдача, передача въ таможенную и частный складъ (ст. 102 Общ. Уст.).—Погашеніе претензій съ пріемомъ 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.	Случаи 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 недѣйствительнымъ	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 специальныхъ 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 не востребованныхъ грузовъ	361
§ 46. Переборы и недоборы	370

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Осложненія договора перевозки: А) Прямое сообщеніе. Б) Перевозка чрезъ таможи. В) Наложенный 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 недозволенные 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
